

Extended Parallel Lines

Dian-Vietnam Railway & Borderland Community

延伸的平行线

滇越铁路与边民社会

吴兴帜 著



延伸的平行线

本书以“滇越铁路”为对象，通过对这一“事件之物”的民族志式研究，在揭示滇越铁路所具有的“物性”体系在不同历史时期对边民社会的不同层次的影响基础上，认为滇越铁路已经成为边民社会不同人群与个人自我的延伸。作者提出从关怀人的角度去关怀滇越铁路，对滇越铁路进行遗产化处理，从主体的视角去审视客体、尊重客体，延续滇越铁路的社会生命和书写滇越铁路的文化传记。本书以滇越铁路为切入点，为沿线的边民社会绘制了一幅全景式的生活图景。


ISBN 978-7-301-21489-3
9 787301 214893 >
定价：36.00元

Extended Parallel Lines

Dian-Vietnam Railway & Borderland Community

延伸的平行线

滇越铁路与边民社会

吴兴帜 著


北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

图书在版编目(CIP)数据

延伸的平行线:滇越铁路与边民社会/吴兴帜著.—北京:北京大学出版社,2012.10
(田野归去来——人类学实证研究丛书)

ISBN 978-7-301-21489-3

Ⅰ.①延… Ⅱ.①吴… Ⅲ.①铁路运输—关系—边疆地区—社会发展—研究—云南省 Ⅳ.①F532.874 ②D677.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2012)第 258952 号

书　　名:延伸的平行线:滇越铁路与边民社会
著作责任者:吴兴帜　著
责 任 编 辑:张盈盈
标 准 书 号:ISBN 978-7-301-21489-3/Q·0130
出 版 发 行:北京大学出版社
地　　址:北京市海淀区成府路 205 号　100871
网　　址:http://www.pup.cn　新浪官方微博:@北京大学出版社
电 子 信 箱:ss@pup.pku.edu.cn
电　　话:邮购部 62752015　发行部 62750672　编辑部 62753121
出版部 62754962
印 刷 者:三河市博文印刷厂
经 销 者:新华书店
650 毫米×980 毫米　16 开本　16.25 印张　247 千字
2012 年 10 月第 1 版　2012 年 10 月第 1 次印刷
定　　价:36.00 元

田野归去来

（丛书总序）

彭兆荣

田野作业是人类学的“商标”。以今天的眼光看，没有田野，便根除了人类学这一学科。人类学对这一商标的确认曾经历过一个历史性认知过程，无论马林诺夫斯基和博厄斯所开创的田野范式是否构成对“太师椅式”问学方式的“范式转型”，人类学界对于这些学理问题的讨论已经很多，很充分，此处不予赘述。

“田野”首先是一个异乡地理空间和人文空间的完整实体，民族志者只有离开自己所熟悉的环境和由母体养育所形成的文化惯习场域，才谈得上对“异文化”的观察、认识和研究。“归去来”不啻为形象描述；它已非陶公《归去来兮辞》中“三径就荒，松菊犹存”独善其身式的隐居，而是人类学学科的公共规约。

“田野归去来”表现为一个身体践行的组合行为，其目的和目标具体而切实，它不是乡村旅游，也不是生态旅游，而是人类学者通过最为简单的“归去来”方式，一方面参与观察对象的文化全景，另一方面“朝圣”般地奉行学科旨意，“炼狱”般地进行身体考验和心灵拷问，最终通过“主位—客位”的双重考试。

田野作业同时也是民族志所通行的“质性研究”的简编版本。费孝通先生以“解剖麻雀”予以概括，生动而贴切。麻雀虽小，五脏俱全；长时间深度观察和研究一个小社会、小族群，本质上与研究复杂社会、复杂人群有共通之处，仿佛细胞之于身体机能。

人类学“小社会”的实地研究决定了其“在日常中发现异常和非

常，在平凡中体会不凡和非凡”的特点，这使得人类学者不仅能体验到“地方性知识”中的“地方感”，习得田野作业的技巧和技能，获得对“异文化”的认知，也体现了人类学整体研究的旨意。因此，“现场”成为一个关键词，它是“田野”的根据地。

“现场”表现为特殊的结构场域，包含历史、传统、文化、生态、民俗等“历时—共时”全景，是特殊人群、族群生活的场所；遂为民族志者最基本的“工作作坊”。甚至人类学家也在某种程度上参与了这一“现场”性历史和文化叙事的建构工作。所以，“我者的现场”与“他者的现场”语义叠加，色泽交映。

于是，“实证”便成为一个有限性概念，它关乎用“客观”的手段和技术寻找所谓的“原真性”。而二者皆由人完成。天下之事皆为“事实”，观察到的、感受到的、体验到的主体是人，因此对“事实”作判断必然人言言殊。对于任何人文学科来说，“实证”的最大公约数是学者们对“真实性”判断所呈现的启示录。

藉此又将当今民族志范式的转型和实验民族志带回到民族志是“科学的”还是“艺术的”原生性层面，也带出了“实证”之重在于获取可资验证的“事实”，还是“事实之后”的阐释诸热话题；逻辑性的，人作为实证工作的主体和介体，即“身体理论”也就顺理成章地进入到研究视域。“每个人都是典型”，是谓也。

回眸“本土”实景，人类学“舶来”中国已近百年，中国的人类学者一直在这一学科的历史“引渡”中苦苦求索“中国化”的生长机理。然而，这一外来“物种”在中国“百年孤独”的际遇，致使其直至今日仍给人以在“西装”和“长衫”的组合中未及“美美与共”之境，尽管其中不乏偶尔精彩的亮相。

窃以为，中国人类学研究需重“三线组合工程”，即人类学知识谱系与国际人类学同步伸展，探索符合中国国情的学科特色之机理和进行扎实的田野个案研究。人类学界有“大/小人类学(家)”之说，“大”者，侧重建构“文化语法”，“小”者专事民族志的精致案例。彼“大/小”非此“大/小”，没有高下类分。

窃以为，中国人类学在当下的研究要注重全球化视野中地方、族群与民族国家互动所生成的新的文化质丛(英文为 cultural complex，意思是文化元素的集结和组合)、新的文化样态以及跨文化对话与理解。毕竟，传统“不变的社区”已越来越少，即使有，也越来越难以存

续。如何在多维视角中保持民族志范式和法典,各种实证、实验和实践已属必然态势。

本丛书即是"田野归去来"的果实,呈现出人类学研究在面对当代社会文化事象时所激发出新的阐释力、理解力和方法论。全面贯彻以上"三实"(实证、实验、实践)的原则,既遵循传统民族志范式的基本义理,又兼顾现代快速变迁的社会所生成的新景观,以中国的文化"语法"进行独立自主的探索工作。

本丛书分为三个子系统,分别是"人类学与乡土仪式"、"人类学物质研究"以及"人类学、遗产与旅游",从三个研究视域出发,管窥人类学特色,展示国内一批年轻学者立足人类学理论进行跨学科研究的最新努力,也较为集中地体现了我国人类学研究的一个发展趋势。

本丛书所有作品的作者都是本人近十年来带出来的博士(博士后),但我不敢"专美",因为那都是他们辛勤劳作的结果。作品以实证为据探讨人类学学理、学问和学术。丛书部分体现了本人的学科理念、学术专长和教学风格,更是作者们个性化的呈现。其中有些弟子受到过人类学大师的指点。他们是正在成长的一代。

任何实验和实践都包含摸索的意义,无论成功与否,都将带给读者各种各样的启发;这些启发可以在人类学学科之内,也可以在诸学科交叉领域,还会对那些未入行的蓄势待发者产生影响;这种启发包含着激发新一辈对"小地方,大事务"乡土社会的关注,并产生对人类学图景的憧憬和"入行"的热情。

任何事业都是代际性的,因此,顺利的代际交接是保证一个学科事业永续发展的根本。从某种意义上说,这套丛书是对这一代"导师"教学效果的测试,同时也是中国人类学学科在特定、特殊历史时期发展的一部分,是中国特色的人类学教学之于特定时期教育体制的历史反映。我们没有理由和能力超越历史。

中华文明浩浩汤汤,中华文化博大精深。她多元、多样、多彩,成形于"多元一体"的自在与自觉;成就于"自我的他性"的实在与实体。"田野归去来丛书"正是对这一集中国知识、中国智慧、中国经验为一体的探索和思考、实验和实践的集体献演。让我们为之喝彩吧!

2012年五四青年节于厦门大学海滨寓所

目 录

图表目录

图

表

前　言

一、人类学的“异文化”研究

人类学以“人”为研究对象，研究“异文化”。随着西方社会发展，出现了工具理性无法解释的问题，非西方文化作为一种了解、认知“他者”社会的有效手段，成了“我者”文化反思、批判的参照物，促使了人类学研究对象在20世纪60—70年代，开始回归“西方”本土社会的研究。在人类学向本土文化研究回归的今天，部分中国的学者则以“天下”为认识论，认为中国的人类学应该走出国门，研究“他者”的文化。[①] “他者”是一个灵活的概念，相对于一个国家范畴，异国即为“他者”；相对于一个民族而言，“异族”即为“他者”。在西方国家中，“他者”的文化一般多指“异国”文化，而我国的人类学、民族学研究的“他者”文化，一般多指相对于研究者而言，是一个国家内部的“他者”文化。人类学最初对异文化的研究，是学科发展历史的产物，后来发展成了学科规则，认为只有对异文化研究，才能使研究者处于价值中立，才能更好地以“主位”的视角对“他者”的文化作出科学的描述与解释。

西方国家的人类学研究从异文化向“本土”回归的原因：一是由于20世纪50、60年代的殖民地解放潮流，使得西方国家几乎失去它们所有的殖民地；二是西方社会20世纪的两次世界大战以及20世纪60年代后出现的社会问题，使得西方学者借助“非西方”文化对“本土”文化进行反思。那么我国人类学、民族学的“异文化”研究，是否能从“内

---

① 王铭铭：《中国人类学的海外视野》，《中南民族大学学报（人文社会科学版）》2006年第3期。

部”的“他者”向“异国”的“他者”发展？现在可能还是一个起始的阶段，现代性的“时空”压缩和全球政治、经济的一体化趋势，为我们进行异国“他者”研究提供了前提，但是就目前国内的教育体制、研究经费以及社会的功利心态，使得异国“他者”文化的研究进展得极为缓慢。即使是在西方社会求学的中国学者，大多数也是以中国的文化为研究对象。如在法国研习“中医”文化的贺霆教授，就体现了中国学者到国外研读人类学的一个尴尬：身在异国“他者”文化中，却研习“本土”文化。可能就像王铭铭教授所说的，他自己在英国的博士研究，导师要求他以中国为主题进行调查。[①] 其中的缘由是什么——中国学者个人的便利，还是外国学者对中国的想象？我想可能二者兼而有之。贺霆也是倡导到国外去做人类学研究的学者，但又不得不面对国内人类学研究现状，所以他提出对国外异文化的“擦边球”研究，就像他在法兰西研究法国人如何理解、应用“中医”文化。研究的对象是“他者”，研究的内容却是“本土”文化。

目前国内的人类学研究出现两类现象：一是研究“内部他者”的文化，即研究国内异民族文化；一是在国内研究“我者”的文化，即研究自我所属群体的文化。在我国境内，还有一种文化或文化遗留物一直被放在遗忘的角落：殖民时代（1840—1949 年）背景下，殖民文化对殖民区域的影响。如坐落于厦门市西南隅的鼓浪屿，素有“海上花园”的美称，1903 年 5 月，西方列强为把鼓浪屿变为“公共租界”，设立领事馆，到 1945 年我国收回鼓浪屿，中间整整 42 年的殖民历史，尚未有人对鼓浪屿 42 年的租界史作全面、系统、深入的研究。[②] 何其颖关于鼓浪屿的博士论文是以鼓浪屿在租界时期的历史为主，而对 42 年中殖民者在鼓浪屿上的生活及其所形成的特殊文化对岛上以及厦门居民生产、生活的影响鲜见论述，更不用谈鼓浪屿的殖民文化对厦门一百多年的社会发展的影响。也就是说国内的人类学研究还很少涉足关于殖民文化、殖民行为对殖民区域的影响这一领域的研究，而厦门大学人类学系近在咫尺，是人类学对之的漠视，还是我们对殖民话题的敬而远之？2001 年，笔者到云南昆明求学，每天都要从一条铁轨上穿越。

---

① 王铭铭：《我想象中的人类学——人类学学者访谈录之三十七》，《广西民族学院学报（哲学社会科学版）》2006 年第 1 期。

② 何其颖：《租界时期的鼓浪屿之研究》，厦门大学 2003 年博士论文，第 3 页。

当地人说，这条铁路是“米轨”，轨距只有一米，是法国人修建的；另外云南还有“寸轨”，轨距只有60厘米，是中国人修建的第一条民营铁路。当时对这一社会现象并没有给予太多关注，每天依旧跨越“米轨”，偶尔听听“米轨”上列车的轰鸣。为什么人们在“米轨”与“寸轨”铁路后面总是要补充法国人与中国人？哦！法国人是“他者”，“异文化”的拥有者，在中国的土地上修建了一条铁路，其背后的话语情境是——殖民。

以中国“一点四方”的宇宙观来看，云南一直以来都处于一个“内部的他者”地位。王铭铭认为中国的人类学研究有三个圈：核心圈，即中国农民社会，这是费孝通先生，或者说是“中国北派人类学的传统”；中间圈，即少数民族社会，从20世纪30—40年代的“南派人类学”到西南联大时期的“北派”边政学，都很重视少数民族的区域文化，20世纪50年代以来叫做“民族研究”；外圈，中国疆域以外的社会。[①] 云南省25个少数民族作为“内部的他者”，一直处于国内人类学研究的“中间圈”。丰富的人文生态，往往会使人遗忘那些与云南相邻的“外圈”研究，而这些“外圈”在中国“王朝”国家时期，基本上都与中央王朝保持着一种贡赋关系；同时也忽略了云南区域内作为“他者”的西方文化的存在，如殖民时代西方国家在云南殖民的活动及其对帝国边缘的社会、文化影响。

2001—2007年，笔者每天从那条“米轨”铁路上穿越，也没有意识到那是一条记录了云南近代以来经济社会文化发展历史的铁路。只是在不停的穿越中知道这是全国现在仅有的一条还在继续使用的“米轨”铁路，“法国”、“殖民”所有这些政治性的话语就像被中国曾经的社会运动丢到时代的垃圾桶里一样，这条“米轨”铁路，就像人肢体的一部分，人们早已习以为常了。2008年6月，笔者跟随导师做课题研究，穿行于滇越铁路(云南段，即昆明至河口，本书中如果没有特殊说明，滇越铁路均指昆明至河口的铁路)约465公里的线路上，沿途旖旎的风景、法式的建筑、淳朴的乡民、多元的文化、小站的风情、历史事件、民间叙事等等使得“滇越铁路”已和沿途居民融为一体。铁路还是铁路吗？其物质形态早已消融于山水之间、田园村头。笔者以滇越铁路

---

① 王铭铭：《中国人类学的海外视野》，《中南民族大学学报(人文社会科学版)》2006年第5期。

为主题，探讨滇越铁路与边民社会[①]的研究，有以下几个原因：

一是就目前关于我国殖民时代所发生的事件对于被殖民区域的影响尤其是社会文化方面的影响，所见论述基本上都是西方学者的研究，用中国的材料与西方的理论对话，或者建构自己的理论范式。如杜赞奇的《从民族国家拯救历史》，提出"复线的历史"来反对西方启蒙时代以来一直流行的"单线进化历史"，殖民地的中国成了杜赞奇的论据；吉尔伯特·罗兹曼主编的《中国的现代性》、史书美著的《现代的诱惑——书写半殖民地中国的现代主义》等，对西方的现代性或驳或证、或立或破。殖民时代的中国，成为西方学者的资源库，而中国的学者对那段历史事件及其影响除了作为政治的叙事外，很难见到其他方式的论说。

二是进行对外国"他者"的"擦边球"研究。人类学是以"他者"为研究对象，"他者"的外延包括"内部的他者"和"国外的他者"。之所以是"擦边球"研究，是因为在中国的领土上研究法国殖民事件的衍生物及其对边民社会的影响，笔者无法真正展开对法国文化的研究，也就是说研究对象是法国人制造的"滇越铁路"，而研究内容是"滇越铁路"对边民社会的影响。即以西方他者的遗留物为研究对象，以"本土"社会为研究内容。

三是为"物"作传记。从1903年开始修建，1910年全线通车，到现在，滇越铁路存在了一百多年的时间，滇越铁路在不同的历史时段承载着不同的符号隐喻。1946年之前，是中国被殖民的象征符号，是法国人掠夺中国的工具；1957年后，滇越铁路重修通车后，成了现代交通运输工具，为沿途边民社会的发展作出了很多的贡献；2003年以后，滇越铁路客运停止，现在只有少量的货运，滇越铁路淡出了人们的视线。作为一条有厚重历史积淀，对沿途乡民生产、生活带来重大影响的铁路，在百年的历史长河中实现了"物"与"人"的融合，成为沿线群众、村落、社区和都市的"自我"的延伸。为"滇越铁路"这一"事件之物"作文化传记，寻求"物的生命"的延续方式，也是笔者研究转向的原因。

四是尝试对非学科传统研究对象的涉足。人类学学科传统是以

---

① 边民社会在本书中包含着两个维度：一是空间维度，是指位于中华边缘的空间区域；二是指生活在这一空间区域里的人们在生产、生活中逐渐形成的地域、都市、村落、社区以及家庭等不同层次的人群共同体。

村落、社区为调查对象，根植于某一个固定的调查点做全貌性、专题性的深描研究，对于笔者来说，并不是什么难题，而尝试寻找一些新的研究对象、研究内容，是笔者选择滇越铁路作为主题又一动因。

二、田野经历与研究方法

滇越铁路自云南昆明至越南海防，约854公里。云南境内约465公里，共设客运站点34个，一等站一个：昆明站；二等站一个：开远站（阿迷州站）；特等站两个：河口站与碧色寨站，其他均为三等站、四等站。因为铁路多在山区穿越，主要沿着南溪河与南盘江行走，沿途人口稀少，作为特等站的河口县，现在的人口大约2万人。本书所研究的滇越铁路范围主要指滇越铁路云南段红河州境内。主要包括河口、蒙自、个旧与开远等地区。由于本书试图对一个"线形"的"事件之物"进行研究，研究对象的特殊性使得人类学传统研究范式无法完全适合这种操作，鉴于目前国内还没有从人类学的视角来对此类对象进行研究的案例，无法借鉴他人的研究范式，笔者试图尝试突破传统的社区与村落研究，但又无法逃离学科的轨迹，所以一直游荡于传统与现代之间，甚至在调查时出现自我的迷失。对于这一"线形"的研究对象，笔者在进行田野调查的时候，难免存在根据自己主题，对田野点进行有目的的选择，使得调查的对象存在一个主观选择的问题。此外，对于滇越铁路及其附属物/事的研究，就某一个田野点，也无法实现全面论述笔者研究的主题，多点调查的民族志分析，是无法避免的。所以田野点的情况只能分散到各个章节里进行描述。而无法按照传统的人类学民族志进行统一描述，这其中还包括在史料中田野，通过现存的资料和民间记忆，来描写和详述笔者研究的载体——滇越铁路。

对于滇越铁路及其沿途区域、都市、社区和村落的调查，开始于2008年6月至8月中旬。笔者沿着滇越铁路的线路，走遍了每一个小站，穿过每一个村落，寻找那些直接与铁路有关的人员或其后代，收录关于滇越铁路的相关民间叙事与传说，并在查阅相关资料的基础上初步确定以滇越铁路的中间站开远市作为调查中心，辐射整个红河州，其中包括河口、蒙自、个旧、碧色寨以及苗寨等。2008年9—12月，笔者开始从开远市入手，调查滇越铁路通车后对这个都市的影响，并且把调查的地点扩散到开远市西山地带的苗族村寨，探究滇越铁路带来

的西方文化对民族文化的影响。这其中根据调查的深入，也不断地到与开远市相距50公里左右的蒙自、个旧进行补充调查。2009年2—6月笔者再次进入田野点，根据笔者论述、分析的思路，进行补充调查。尤其是对受天主教文化影响比较深的开远市西山地带的苗族进行了深入调查，探究天主教文化与苗族地方性文化是如何进行融合与重构。

田野调查，作为人类学研究方法的圭臬，是整个论文的基本方法，笔者根据不同的调查内容与地点，运用参与观察的方法，与调查对象生活在一起，和他们交谈，以他们的立场来理解他们的行为与感受他们的情感。为了充分论证滇越铁路对边民社会的影响及其如何渗入到人们的日常生活之中，成为边民社会不可或缺的一个组成部分，笔者在调查对象的选择时由大到小，从滇越铁路沿途区域到都市、都市社区、村落以及个人，采用的策略是"跳出铁路看铁路"，以期能够从人类学的角度对滇越铁路这一"事件之物"的物性系统进行完整的分析。

在本书中，笔者采用了一明一暗的两条线索进行研究，明线是滇越铁路对边民社会即沿途区域、都市发展、苗寨文化、社区生活以及个人经历的政治、经济、文化、心理等方面的影响；暗线是通过滇越铁路的不同"物性"在不同历史阶段对边民社会不同层次的不同影响，来说明滇越铁路已经成为边民社会延伸的自我或自我的延伸，最终实现人与物二元结构的互化，从遗产的角度来书写物的文化传记，延续物的生命历程，实现对人的完整的关怀。

所以在调查的时候，笔者以人类学的田野调查为主，结合了历史学、社会学、社会心理学、遗产学等学科的研究方法，把点和面结合起来，根据不同的论证需要，选择不同的调查点和调查方法，最终完成本项研究。

三、研究框架与内容

本书以1903—1910年法国人在中国云南修建的"滇越铁路"为对象，通过对这一"事件之物"的民族志式研究，在揭示滇越铁路所具有的"物性"体系在不同历史时期对边民社会的不同层次的影响基础上，认为滇越铁路经过百年的积淀，已经成为边民社会不同人群与个人自我的延伸。面对滇越铁路逐渐退出历史舞台的事实，笔者提出从关怀

人的角度去关怀滇越铁路，对滇越铁路进行遗产化处理，我们通过祖先的财产确定和叠加自我的同时，也担负让遗产继续为下一代身份证明与自我叠加的义务。人与物互化，从主体的视角去审视客体、尊重客体，一方面让物在“移动性”的社会中对人们的心灵起到“按摩器”作用；另一方面有助于对人、物的完整理解与认知，而这将充实人类学民族志研究的视角。

本书在对人类学关于“物”的研究谱系梳理（第一章）基础上，根据“物性”的不同视角分析滇越铁路对边民社会的区域人群、都市、村落、社区以及个人等的影响，最终实现物与人的主客体互化。

第二章介绍了滇越铁路修筑的国际、国内背景，指出对于“事件之物”的理解需要把其置于特定的社会情境中，从不同的文化图式去探寻其意义。

第三章主要分析铁路沿途区域人群既把铁路看成殖民的象征符号，根据地方性知识体系去理解、反抗西方的殖民活动，进行边民社会的历史叙事，又把西方的现代性进行再地方化，构建边民社会的现代性发展。

第四章以滇越铁路的中间枢纽站开远市为例，分析作为现代交通工具的滇越铁路是如何拉出开远这座城市，进而改变人们的生产方式与生活模式。

第五章从滇越铁路作为文化传播的媒介入手，分析滇越铁路修建与通车后，天主教文化在铁路沿线传播，加速了民族文化的嬗变，认为苗族人群共同体把天主教文化纳入地方性知识体系中，形成与原有文化相连续的新的文化构型。

第六章以具体的社区空间记忆为研究起点，把滇越铁路及其附属物/事作为“自我”的存在与延伸，分析边民社会的人们是如何围绕铁路及其附属物/事而发生的自我流失与叠加，进而实现人与物的主客体互化。

第七章从人类学对人的关怀角度，探寻对物的人文关怀，延续滇越铁路的社会生命和书写滇越铁路的文化传记。

第一章 “物”的人类学研究视角

“物”作为人类学研究的对象，经历着从“客体”到“主体”的转变，而在这个转变过程中，“物”作为“客体”的研究一直占据主导地位，尤其是那些与特定人群共同体生活和生产相关的物体，一直以来成为人类学研究的主题之一，学者以“物”的“能指”与“所指”为分析对象，研究“物”的本身及其背后的文化隐喻。随着消费社会的发展和“物”的研究深化，学者开始把“物”作为“准主体”来进行研究，探寻“物”的社会生命与文化传记，成为“物”从“客体”到“主体”研究的过渡。在后现代社会中，人们处于时间停滞、空间弥散的状态，自我的“迷失”使人们开始重新审视祖先遗留给我们的“文化遗产”。人们通过遗产物来保留社会记忆，延续社会历史，从而使“物”成为了民族国家、地区、社区以及人群共同体、个体等“自我”表征符号，完成了“物”从“客体”到“主体”的转化，“物”再次成为人们关注的焦点和人类学“物的民族志”表述对象。

第一节 “物”的人类学研究传统范式

在人类学传统的研究视域里，基本上都是把“物”作为“客体”来研究。包括几个方面：(1)物作为标识。主要有两种认识方式：一是将“异文化”作为现代物质文明的“他者”；二是将具体物（发明、发现、创造、使用等）视为文化进化的标志和形态。(2)物作为分类原则。物的分类一方面表面为人类认知的发生原理，同时又具有工具性的分析作用。(3)物的整体形貌。人类学研究的“整体观”原则是将物置于具体

背景中进行考察，判断社会的认知体系。物的意义只有在具体的关系和结构中才具有特殊的功能。(4)物的交换价值。物的交换不仅表现在经济范畴的商品交易所产生的复杂的劳动、生产、价值和利润等，在人类学研究领域，"礼物"的交换和交流不啻为观察和分析社会的重要"媒体"，以满足生活中的使用功能，突出交换中的声望和权威，强调交换中的社群秩序——亲属、等级、性别、婚姻关系的维系等。(5)物的符号表述。物的存在既可视为"形体"的展现，也可视为特殊"符号"的表述。①

一、作为认知工具的"物"

早期人类学对"物"的研究，主要是以"物"为工具，古典进化论强调人类社会发展时间序列，传播论强调相似文化的空间分布，文化历史学派更多是运用"文化区"来进行考古实物与文物器物的分类整理，证明各种文化形态之间的相互关系。

摩尔根(Lewis Henry Morgan)以"火、弓箭、陶器以及铁器"为标志，把人类发展的过程概括为三个阶段：蒙昧阶段—野蛮阶段—文明阶段。不同的阶段以不同的物质工具为标识，前两个阶段又分为低/中/高三期。如低级的蒙昧阶段，人类以野果和坚果为食物；中级蒙昧阶段，人类开始食用鱼类和使用火；高级蒙昧阶段，人类发明和使用弓箭。低级野蛮阶段，以人类发明制陶术为标志；中级野蛮阶段，东半球开始了动物驯养，西半球则开始了灌溉法种植玉米和使用土坯、石头来建筑房屋；高级野蛮阶段，人类发明了冶铁术并开始使用铁器。而文明的标志始于文字的发明和使用。② 在早期进化论者的研究视域中，物、技术成为其构建人类社会文化发展宏观叙事的基础，其倡导的单线、直线型的社会发展模式，虽然受到后来各学派的批判，但是作为一种认知社会的方式，对社会人文学科的发展产生深厚的影响，尤其是对马克思主义的社会理论。对古典进化论学派首先发起批判的是传播学派，认为进化论理论无法解释不同地区文化的相似性。他们认

---

① 彭兆荣、吴兴帜：《民族志表述中的物的交换》，《中南民族大学学报(社科版)》2009年第1期。

② 路易斯·亨利·摩尔根：《古代社会》，杨东莼等译，北京：商务印书馆1977年版，第9—12页。

为不同地区文化、器物等相似性在于人们交往过程中的传播和借用。格雷布纳(Fritz Graebner)根据不同的器物、工具、生产方式、文化特质将大洋洲地区划分为8个"文化圈"，如作为其中之一的"东巴不亚文化圈"包括：种植块茎植物的农业、使用固定网的渔业、木板制的小船、两面坡盖的房屋、螺旋式编制的篮子、沉重的棒槌、木制或编制的盾牌、秘密的男性结社、化妆舞蹈、灵魂崇拜、月亮神话、信号鼓、排箫等。[①] 物及其承载的文化，成了传播学派区分不同"文化圈"的工具。博厄斯(Franz Boas)基于特定的物质文化分布，在博物馆陈列布展中提出了"文化区"的概念，并把这一概念严格控制在考古实物与文物分类的范畴里来使用。[②] 但是其弟子继承和发扬了"文化区"概念，以克拉克·威斯勒(Clark Wissler)为集大成者，他根据"食物带"等因素来划分"文化区"。如：他提出了驯鹿带属于爱斯基摩人文化区，野牛带属于平原印第安人文化区，鲑鱼带则为北太平洋沿岸以及台地印第安人文化区等。[③]

新进化论兴起于20世纪50年代，从物、技术与生态的角度进行论述社会发展，物的技术系统以及能量与环境的关系成为其研究重点。怀特(Leslie A. White)的"技术决定论"把"能量"的研究引入人类学领域，探讨人类与环境以及人类社会发展的问题，怀特认为文化分为四个部分，包括技术、社会、观念、态度，其中技术部分包括工具、生计方式、防御与维护的器具等。[④] 怀特以"能量"来解释文化发生与发展的动力与过程。"能量"作为文化生态学的核心，不仅提供了一个理解人与自然的切入点，同时它也成为一种物质分析的方法。怀特认为人类文化的发展经历了以下阶段：依靠自身能源的阶段，如狩猎、采集，完全依赖人类自身的能量，人类社会处于原始阶段；太阳能利用阶段，通过栽培谷物和驯养家畜，把太阳能转化为人类可利用的能源，人类社会处于古文明阶段；动力革命阶段，人类把煤炭、石油、天然气等地下资源作为能源，人类社会处于现代工业国家阶段；核能阶段。怀

---

① Fritz Graebner, "Kulturkreise und Kulturschichten in Ozeanien", *Zeitschrift fur Ethnologie*, vol. 37, 1905, pp. 28—53.

② Franz Boas, *General Anthropology*, New York: D. C. Health Press, 1938, p. 761.

③ 和少英：《社会文化人类学初探》，昆明：云南民族出版社2003年版，第58页。

④ Leslie A. White, *The Evolution of Culture: The Development of Civilization to the Fall of Rome*, New York: McGraw-Hill, 1959, pp. 6—7.

特以物为能量的载体，认为在其他因素保持不变时，文化发展程度与所用工具的效率成正比①，从而使得进化论研究有了定量分析的视角。斯图尔德(Julia N. Stedard)以多线进化论为其研究导向，运用文化生态学、文化类型，从“全观法”(holistic view)的视角来探讨文化与物质环境之间的关系。文化生态学主要是研究文化对自然环境的调试与安排，一般包括三个步骤：一是分析生产技术与环境之间的相互关系，二是以一项特殊技术开发一特定地区所涉及的行为模式；三是确定环境开发所需要的行为模式，究竟对文化及其相关联的方面有多大的影响。② 所以拥有相似的技术设备的社会，因为环境的差异，可能会有不同的社会模式。斯图尔德以物与环境的关系来确认和分析“文化核”(cultural core)的整体观，赋予了文化生态学以崭新的内容。虽然这种判断受到后来一些人类学家的批评，但在生态与人类关系成为世界性主题的今天，这些观点仍不失其特殊的价值。

这些以特定物的使用和工具的发明作为衡量和判断文明的肇因，在今天看来显然过于刻板，但无论是传统的进化论还是新进化论所反映的价值理念以及对学术研究的影响，在今天仍不失其重要性。即使在今天，人们认识和看待社会演变时仍然以物的使用、物的产生、物的交换、物的价值、物的关系、物的技术等为参照依据，更不用说在19世纪的世界体系中，西方的“坚船利炮”是作为西方优于非西方的物质表征。

二、互惠式的礼物交换

作为认知工具的物，人类学研究更多关注的是物作为分类工具，作为社会发展的标识，作为寻求文化传播轨迹的工具，以及技术、物、环境、社会发展之间的关系。在其中，人作为物的创造者、使用者或者作为环境的共存者，都不在研究的范围之内，更不用说人与人之间的关系和社会关系。而把物、人、社会、文化等以“礼物”媒介综合起来，探讨“物”在不同的社会、人群中，按照特定的规则进行流动，法国社会

---

① L. A. 怀特：《文化的科学》，沈原等译，济南：山东人民出版社1988年版，第356—360页。

② Leslie A. White, *The Evolution of Culture: The Development of Civilization to the Fall of Rome*, New York: McGraw-Hill, 1959, p. 40.

学派可以说是独树一帜。以涂尔干（Emile Durkheim）、莫斯（M. Mauss）为代表的法国社会学派关于"礼物"研究，为人类学"物"的民族志范式研究奠定基础，对人类学的研究产生深远影响。

莫斯对于礼物的研究是以简单社会的民族志为分析对象，指出关于礼物交换的三部曲：给予礼物的义务、接受礼物的义务以及回礼的义务。在整个礼物的循环流动中，"礼物之灵"（the spirit of the gift）起着非常重要的作用。礼物之灵使得礼物成为礼物赠与者自身的一部分，礼物接受者在接受礼物的同时也就接受了礼物赠与者的"礼物之灵"。"礼物之灵"对于礼物接受者是一件危险的事情，必须通过还礼，才能使得"礼物之灵"回到礼物赠与者那里。礼物的交换，体现的不是"礼物"的本身，而是要揭示隐藏于礼物交换之后的"人与人之间的关系和整个社会的道德法则"；强调的不是"礼物"作为"物"的价值，而是"礼物"交换背后的社会地位和文化隐喻。[①] 也就是说礼物的交换不是市场交换，而是对地位、等级、声望、权力的认可的交换。莫斯确立了礼物的"整体馈赠"原则，提出既相对独立又相互关联的"义务"，即给予、接受和回赠这样一个三阶段的"演进图式"和礼物交换的互惠关系。[②] 从此可以看出，物的交换在人类原始社会不仅表现为对物的自然属性的认识和崇拜，也不仅表现为人类对物与生活休戚相关的经验感知和体认，还表现为将物作为社会结构、社会组织和社会的整体关系。[③]

以莫斯对于"礼物交换"研究为起点，人类学对于"礼物交换"的研究形成了一个独立的体系。但是基本上都是在对莫斯交换理论的"整体性呈现"和礼物流动的动因"礼物之灵"的补充、批判与继承。马林诺夫斯基（Bronislaw Malinowski）作为功能学派的创始人，强调文化是满足人的需求而存在，包括仪式、交换、亲属制度等都作为特殊的"物质"形态和形式以证明他的功能主义，成为他求证的佐证和材料。他从"互惠原则"出发，对特罗布里安岛（Trobriand Islands）的库拉交换原则进行分析。他发现这个西太平洋岛屿的一些有意思的交换形

---

① M. Mauss, *The Gift*, trans. by W. D. Halls, New York and London: Routledge, 1990.

② 阎云翔：《礼物的流动》，李放春等译，上海：上海人民出版社 2000 年版，第 5 页。

③ 彭兆荣、吴兴帜：《民族志表述中的物的交换》，《中南民族大学学报（社科版）》2009 年第 1 期。

式：一种叫“gimwali”——纯粹的物物交换。这种交换没有仪式，没有巫术，没有伙伴关系，主要原则是互通有无。岛上民众根据自己生活和居住条件的差异，比如渔民和农民因各自生活上的需要而进行交换。另一种著名的交换叫库拉（kula），它也是一种“物”的交换，所不同的是，库拉交换的不是具体的生活物质，而是代表声望的象征物。“这两种物品在不断地相向流动。顺时针流动的是长长的红贝壳项链，而按相反方向流动的是一种白贝壳臂镯。”[①]库拉交换不仅与当地酋长的权力、声望相关，与控制部落生活的主要力量——风俗的惯性联系在一起，形成了一种“绝对命令”。它还与神话、巫术和仪式等超现实力量相结合，形成了库拉巫术体系——具有操作上不同层次的巫术系统。[②] 功能主义的交换系统讲究物在交换过程中的双向关系，使交换得以维持和延续。而这却是莫斯的“整体馈赠”体系中未能解决的问题。马林诺夫斯基用“互惠”（reciprocity）原则解释地方经济交易体系。他认为经济义务的约束力在于任何一方都有可能诉诸制裁来中断交换联系。一个人给予是因为他期待报偿，而一个人回报是由于其伙伴可能中止给予的危险。一切权利和义务都“被置于互惠性服务的均衡链中”[③]。所以他认为“馈赠—接受”的“互惠”原则是美拉尼西亚社会秩序的基础。

马林诺夫斯基用其“互惠”礼物交换原则来批判莫斯的“礼物之灵”，从而使得礼物经济的发展褪去其“神秘性”，但是马氏的“互惠”礼物交换原则，仍然是以简单社会的人际关系和社会关系为研究范围，当人类学的视野转向复杂社会的礼物交换研究时，马氏的“互惠”原则虽然仍旧是人们研究的范式，但是不得不面临新的挑战和质疑。如：赖布若（T. K. Lebra）通过对日本人的“恩”（on）礼的回报研究，认为日本人的礼物交换中存在着“不完全回报”，在日本社会等级情境下，处于下级位置的赠送者根本不能完全回报从上级那里收到的礼物。[④]

---

① 马林诺夫斯基：《西太平洋的航海者》，梁永佳等译，北京：华夏出版社 2002 年版，第 77 页。

② 同上书，第 354—361 页。

③ Bronislaw Malinowski, *Crime and Custom in Savage Society*, Paterson, N. J: Littlefield, Adams, 1962, p. 46.

④ Takie Sugiyama Lebra, “Reciprocity and Asymmetric Principle: An Analytical Reappraisal of the Japanese Concept of On”, *Psychologia*, no. 12, 1969, pp. 129—138.

范德普若卡什·瓦图克(Ved Prakash Vatuk)和塞维亚·瓦图克(Salvia Vatuk)认为，印度的礼物交换同样存在一种不同于“互惠”原则的交换关系，他们认为：等级地位低的人们——特别是和赠礼者相比如果他们在经济上也处于从属地位的话——一般无须回报他们从高级种姓者那儿收到的礼物，在这种情况下，礼物被视为“檀施”之礼，可以为赠礼者带来功德。①

三、寻找莫斯的“豪”

在礼物交换的不同模式中，无论是莫斯还是马林诺夫斯基都无法对不同地区的互惠式礼物交换中的“回礼”动因进行化约式的总结。安妮特·韦娜(Annette Weiner)追随马林诺夫斯基继续对特罗布里安岛(Trobriand Islands)互惠式的交换模式进行研究。对于马林诺夫斯基来说，“mapula”是先前给出礼物的回报，证明互惠式“原始”社会关系的基础。但是，韦娜认为特罗布恩特岛民的“mapula”含义比马林诺夫斯基“回报、等价物”的解释多得多，如男人给妻子、孩子的鱼、烟、米同样也用“mapula”。韦娜认为：互惠的动机是其反面，即在给予与接受的社会压力下保留某种东西的欲望。这种东西是能够证明和代表某个个体或群体社会身份的财产；保留这类财产确认了某个人或群体与其他人或群体之间的差异。“某种东西”就是被韦娜称为“不可让与之财产”。不可让与的财产具有绝对独一无二的、连续累积的身份，经历时间长河，它有着一系列特别的拥有者，它的历史被虚构，或为真正的谱系、起源神话、神圣祖先和神灵所证实。韦娜用“不可让与的”和“可让与的”财产分类代替西方的“不能移动的”和“可移动的”分类，认为同类的财产中，那些最有价值的财产是不可让与的，如萨摩亚人的精美小地毯，那些最有价值的地毯几乎是不流通的。因为，它的起源具有某种神圣性，而且这种神圣性的起源还弥散在它目前的存在中。不可让与的财产以这种方式成为超凡的财富，并且被保护，不受任何可能导致它们失却的紧急事件的危害。有些东西尽管给了别人一段时间，但是最终仍然是不可让与的财产，争议不在于给予如何得

---

① Ved Prakash Vatuk and Salvia Vatukm, “The Social Context of Gift Exchange in North India”, in Giri R. Gupta, ed., *Family and Social Change in Modern India*, Durham, N. C.: Carolina Academic Press, 1971, p. 217.

到回报，而在于族群成员通过代代相传能保有财产，即便他们必须将它们暂时借给别人。因为不可让渡性物品的所有权确立了差异，所有权也吸引着其他种类的财富。韦娜认为，存在一种基本的“给予但又同时保留”(keeping-while-giving)的原则，正是这一原则而非互惠原则说明了回礼的义务。[①] 所以莫斯的“豪”[②]在韦娜这里是“为了保存不可让与财产的压力”使得礼物在人群之中流动。

韦娜关于“给予又保留”的原则，其要旨是对作为财产的物进行分类，认为“不可让与的”的财产中积累了人类自身的历史、传说、神话，是权力、地位、等级的象征和保证。所以必须用其他“可让与的”财产去进行交换，以确保“不可让与的”财产保留。其对于物的分类，为莫里斯·古德利尔(Maurice Godelier)的研究提供了新的切入点。古德利尔把物分为三类：赠与之物，出售之物，和不可赠与或出售、只能保存之物。[③] 与之相对的，即一般物品、珍贵物品和神圣物品。从物的象征性来看：一般物品处理的是人与人之间的关系，人们可以互相交换和买卖；珍贵物品处理的是人与人/祖先的关系，一般情况下不能买卖，但有的可以通过馈赠或继承而获得；而神圣物品处理的是人与神之间的关系，原则上不可交换和买卖，属于一个社区或族群集体所有。[④]

莫里斯·古德利尔部分地接受了列维-斯特劳斯(Claude Levi-Strauss)的“无意识结构”来说明人们为什么要送礼，但对这个说法又有所保留，认为礼物的交换是有意识层面的社会关系、制度、规则和无意识层面的深层结构共同构筑的。对于为什么要回赠，他认为是“神圣之物”——与事物起源有关的想象性的力量——的性质决定的。神圣之物使得贵重之物和一般交换物在进行礼物赠与时，既“赠与又保留”，即是赠与了物的使用权，而保留了物的所有权，从而形成一种债务关系。所以礼物的赠与和回礼事实上是一种社会关系的生产与复

---

① Annette Weiner, "Inalienable Possessions", in *Inalienable Possessions: The Paradox of Keeping-While-Giving*, Berkeley: University of California Press, 1991, pp. 1—22.

② “豪”是莫斯《礼物》一书中的毛利人的精灵信仰。即上文的“礼物之灵”。

③ 莫里斯·古德利尔:《礼物之谜》，王毅译，上海：上海人民出版社 2007 年版，第 1 页。

④ 彭兆荣、葛荣玲:《遗事物语：民族志对物的研究范式》，《厦门大学学报(哲学社会科学版)》2009 年第 2 期。

制：赠与的物或人不是转让。赠与是一个人或物的移动，他/它的使用权被放弃了，但所有权没有放弃。由于这一点，一个礼物就形成一种债务，而且不因回赠礼物而取消。债务创造了一种要回赠的义务，但回赠并不意味着返还和偿还，而就是意味着回赠。赠与礼物和回赠礼物形成了一种相互的负债和依赖，而这对双方又都是优势。所以，赠与就是通过形成一种债务来实现分享，或者说是通过分享而形成一种债务。[①] 如巴鲁耶人的姐妹交换"吉奈玛罗"，缔结了交换关系之后，每个女性占据了对方女性的位置，但这并不终止她属于原来的那个世系——出生或被收养的那个世系。所以，赠与意味着非转让的移动，也就是说放弃了使用权但不放弃实际拥有权。[②] 在古德利尔这里，是礼物的所有权作为莫斯的"豪"，迫使人们在接受礼物后进行回礼的行为，而所有权根源于"作为不可交换、出售的神圣之物"，因为"神圣之物"是某种类型的关系，人们以此来维持与事物起源的联系。在这种联系中，真正的人消失了。占据人的位置的是人们自身的复制物——珍贵物件、辟邪物、知识、仪式等——是想象性的人，其肯定着一些深层次的身份及其超越时间的连续性以及个人之间、群体之间身份差异的存在，这些构成了社会，或者是在一系列以各种交换而联系的相邻社会中，借此来体现各自社会自身。[③] 神圣之物作为一种交换系统中的某种圣物，如巴鲁耶人宣称有一些东西是从太阳、月亮和自然精灵那里作为礼物而接受到的，是不能赠与和交换的。[④] 因为这些神圣之物关系到巴鲁耶人自身的想象性存在、象征性存在和真实的存在。

莫斯关于礼物流动的"豪"，在后来的人类学研究中，不断地被修改于拓展，如果剥掉礼物中那些具有宗教色彩的成分，从上面关于赠礼与回礼的分析可以看出，在礼物流动过程中生成的"社会关系"以及"社会关系"的复制与维持，无论在简单社会还是复杂社会都是推动礼物流动的关键因素。互惠式的礼物流动，虽然无法普世化，但在不同的社会中普遍存在。中国的人际关系网络，是以"自我"为中心的同心

---

① 莫里斯·古德利尔：《礼物之谜》，王毅译，上海：上海人民出版社 2007 年版，第 47 页。

② 同上书，第 40—41 页。

③ 同上书，第 29—30 页。

④ 同上书，第 170 页。

圆,即费孝通所说的“差序格局”。[①] 在这样的一个社会文化情境中,礼物的交换就有自身的特色。阎云翔关于中国的礼物交换的研究,是在“西方”关于礼物研究的谱系中增加了一份关于复杂社会尤其是像中国这样讲究人情、关系和面子的社会中礼物交换的民族志研究,用其自己的话来说是“对中国文化在礼物世界中位置的勾勒和诠释”[②]。

阎云翔认为,在下岬村,礼物的交换与社会关系网络是一个相互关联的系统。如果按照费孝通的差序格局模式来看,下岬村的“表达性馈赠关系”主要是发生在以“自我”为圆心的同心圆半径以内的人际关系中,这里主要是血亲、姻亲以及邻里和朋友;“工具性馈赠关系”主要发生在同心圆边缘和以外的人际中,这里存在着社会等级。“表达性馈赠关系”中,人们以对等的方式交换礼物,礼物主要据其象征性、社会性的价值来交换、衡量,用以凝聚赠礼者和收礼者之间长期的、既存的关系;“工具性馈赠关系”中,礼物用以汲取回“礼”,“礼”已经不同于礼物的原初形式,而主要采用恩惠、服务或保护等形式。它是达到某种功利目的手段,一般意味着短期的关系。[③] 在中国存在礼物交换的不均衡性,而这种情况多发生在具有社会等级的人群中。“干部”作为社会结构中处于优势的群体,往往只有收礼而没有尽回礼的义务。由于基层干部控制着社会资源的再分配,所以,在这一不均衡的礼物循环中,处于低位的人存在着在未来某一时刻,干部们在分配社会资源时给予照顾。可以说是对一种延迟的“互惠”的等待。

在消费主义日益盛行和商品拜物教思想渗透到社会的每寸肌肤里的时候,工具性馈赠关系中,礼物表现为货币或者以货币为计量的“商品”。商品与礼物的关系,从莫斯开始,就一直被人讨论着,最近随着阿帕杜莱(Arjon Appadurai)等人对马克思关于商品的理论的挑战,商品及其与礼物的关系研究成为人类学研究的一个新视角。

四、物的生命史与文化传记

马克思把商品定义为具有使用价值和交换价值的产品,通过对商

---

① 费孝通:《乡土中国 生育制度》,北京:北京大学出版社 1998 年版,第 26 页。

② 阎云翔:《礼物的流动——一个中国村庄的互惠原则与社会网络》,李放春、刘瑜译,上海:上海人民出版社 2000 年版,第 22 页。

③ 同上书,第 163 页。

品的研究，他揭示出资本主义剩余价值产生的源泉。产品通过交换，尤其是以货币为媒介的交换，获得了资本的增值，增值部分源自于工人的无差别社会劳动时间。商品交换早期表现为物物交换，货币出现后，表现为以货币为媒介的商品—货币—商品的交换形式。商品交换中的人与人之间的关系是一种平等关系，交换完成后，交换关系也就结束，交换的目的是为了实现资本的增值，而不是为了建立人与人之间的社会关系。人类学研究中，商品交换最早表现为"物物交换"，如前面提到的特罗布里安岛（Trobriand Islands）上存在的"gimwali"交换。

莫斯通过对礼物经济进行研究认为，礼物交换创造了一种人与人之间的相互依赖的社会关系。同时，他也注意到了物从礼物到商品的转化，认为这一过程经历了三个阶段：人类最初的交换是"整体性的呈赠"（total presentations），在这一交换中，群体之间转让的物品只是某个更大范围的非经济转让的一部分；第二阶段是那些代表群体的有德之人间的礼物交换；最终，则走向了现代社会中独立个体之间的商品交换。[①] 对于莫斯分析的简单社会来说，商品的存在还处于一个起始阶段，"商品与礼物"的关系与区别，莫斯并没有给予解答。

格雷戈里（C. A. Gregory）不仅注意到了"礼物"与"商品"间的差异，也注意到物的交换之于人与神在对象上的不同所形成的差异，特别是礼物的交换与交换者所形成的相互关系，包括义务和物的不可分割性，以及所形成的给予、互惠和社会关系。[②] 在他看来，礼物系统和商品系统完全不一样：商品交换中，交易者之间的相互独立性以及被交换的物体的可异化性，意味着所建立的交换关系是客体之间而非主体之间的。因此，商品交换物化了人们之间的社会关系，这些关系表现出被交换物之间的数量关系。所以商品交换强调数量、客体、同时性和对等，商品是由陌生人交换的可异化物品，商品交换的目的是最大限度地增加净收入；而在礼物交换中，礼物与其生产者之间不可异化的关系的社会后果之一是"人化"现象——东西在礼物经济中被人

---

① Marcel Mauss, *The Gif*, trans. by W. D. Halls, New York and London: Routledge, 1990, pp. 68—69.

② C. A. Gregory, "Gifts to men and gifts to God: Gift exchange and capital accumulation in contempory Papua", *Man(n. s.)*, no. 15, 1980, p. 640.

格化了。如：在巴布亚新几内亚山地，主要的礼物交换手段——猪被当成人类。礼物是非陌生人之间交换的不可异化的物品，建立起交换者之间的关系，礼物交换强调质量、主体和优势。礼物交换者的动机是最大限度地增加净支出，礼物交换者中的“大人物”的目的是获得大批欠其债务的追随者（礼物债务人）。[①]

格雷戈里认为，在礼物系统中，礼物的赠与和回赠之间表现为参与交换者之间的认可与认同关系，而商品系统则遵循商品流通关系和贸易原则。但礼物/商品之间的社会表现形式并非泾渭分明，二者经常交错在一起。萨林斯认为，礼物经济和商品经济不应该视为是相互对立的两极，而应该是一个连续体的两个极点，从一个极点向另外一个极点移动的关键变量是“亲属关系距离”：礼物交换往往是在亲属之间进行的，随着亲属关系距离的延长，交换者变成了陌生人，商品交换也就出现了。[②] 古德利尔在萨林斯的“亲属关系距离”分析基础上，提出在氏族社会中，一个人被一系列同心圆所包围，每个同心圆代表其所属的不断扩展的共同成员范围，第一圈包括其同氏族成员，下一圈则包括其他部落成员。这样，某个亲属关系距离的长度便是这些圆圈之一的半径。在外围几乎是陌生人，在中心则亲属关系很近，交换仅在外围才表现出纯粹的商品形式。[③] 格雷戈里对于礼物与商品的研究，是对人类学关于“礼物经济”的总结。后来人类学关于物的研究视角趋向于商品的社会历史与文化传记研究，分析作为商品的“物”，在既定社会背景中从物—商品—物的生命历程，认为商品如人，都有社会生命。[④]

马克思关于商品的概念到了20世纪80年代后，受到了阿帕杜莱（Arjon Appadurai）等人的挑战。马克思认为价值存在于商品中，是社

---

① C. A. 格雷戈里：《礼物与商品》，姚继德、郭锐译，昆明：云南大学出版社2001年版，第43—61页。

② M. Sahlins, *Stone Age Economics*, New York: Aldine de Gruyter, 1972, pp. 176—185.

③ C. A. 格里戈里：《礼物与商品》，姚继德、郭锐译，昆明：云南大学出版社2001年版，第44页。

④ Arjun Appadurai, "Commodities and the Politics of Value", in Arjun Appadurai ed, *The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective*, Cambridge: Cambridge University Press, 1986, p. 3.

会劳动凝结，商品交换只是实现价值的手段。这使得人们在进行商品交换时，更多地关注商品的本身，而不是商品交换的主体。西美尔(Georg Simmel)认为，价值从来就不是内在于物中的一种属性，而是由主体所提出的一种判断。理解价值的关键在于明确主体性是暂时的，并且最终不是本质的。[①] 所以西美尔认为，交换是价值产生的源泉，在商品进行交换时，商品的价值取决于交换的主体，而商品交换的主体处于一定的社会结构和文化背景中，不同的主体对于商品的价值判断会有所差异，从而为商品的生命注入社会与文化因素。这就为阿帕杜莱等人关于商品重新定义、解读和分析奠定了基础。

"商品指某一种处于特定语境下的某个特殊阶段上被商品化了的物。"这一情形可以界定各种不同种类的物的特质和处于社会生活的不同位置，意味着要观察商品中所包含的各种物质的潜质，而不是努力去区分商品与其他物之间的区别，同样意味着要脱离马克思主义的生产领域来审视商品，关注商品从生产到交换、分配，以及消费各个环节。可见，商品的概念可以涵盖所有物，社会生活中的任何物都有可能成为商品的阶段，商品同时也可能变成物。[②] 商品作为物的特定存在阶段，就会出现一个"商品化"和"去商品化"的阶段，即物遵循一定的路径(paths)和偏移(diversions)，进行商品化与去商品化策略选择，从物—商品—物循环转化，直到这个物的生命的终结。物在商品阶段，遵循的是市场交换的原则，而在非商品化阶段，处于一定的社会情境中，对于物的利用遵循的是文化的原则，同时在商品化与去商品化的过程中，充满着"偏移"决策的选择，而决策选择的过程，是由具体社会环境的各种关系、荣誉与权力等决定。所以商品和其他物品一样，在社会不同等级的流通过程和跨文化的流通过程中，经常得到重新规定。市场生活只是商品生命中的一个段落，物质的商品生命的终结并不意味着物质本身的终结。商品走出市场后，进入了社会生活，也就是走入了人与人、文化与文化的关系中，开始了它的文化和社会生命。因此，追溯物质在时间中的变化成长成为物质文化研究的一种重要

---

① G. Simmel, *The Philosophy of Money*, London: Routledge, 1978, p. 73.

② Arjun Appadurai, "Commodities and the Politics of Value", in Arjun Appadurai ed., *The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective*, Cambridge: Cambridge University Press, 1986, p. 13.



方法。①

米兹(Sidney W. Mintz)认为,作为商品的“糖”在进入消费过程中,由“奢侈品”即药、香料/调味品、装饰性物质、甜化剂、防腐剂等到“必需品”的发展历程,以及在这一转变过程中糖所体现出来的权力、地位、等级的变化。糖于12世纪开始在英国出现,在13世纪只有最富裕的人才能吃得起。到17世纪晚期,糖成为一种深受人们喜爱的食品。随着糖向下、向外流传扩散,它失去了某些标示其消费者特殊地位的力量,成为一种新的物质。18世纪,生产、运输、提纯糖,以及征收糖税相应成为权势者更有效的权力来源,因为其涉及巨额钱款。几乎不可避免的是,当穷人也开始能食用糖时,糖也就失去了许多特殊意义。糖的象征价值的衰落几乎是与其经济和饮食地位同步上升的。当糖日益多量而廉价时,其象征能力就穷尽了,而它作为利润来源的潜能日渐上升。随着糖的象征性领域窄化,以各种形式向日常生活渗透,证明了糖的重要性增大了。房型姜料面包、心形糖果、糖玉米,还有糖鸡和糖兔这些古老形式的糖品,曾一度是宫廷和贵族的玩意儿,现在成了孩子们的嬉耍之物。对糖而言,它由国王们的奢侈品转变为平民的国王级享受,从而使糖在众多物品中,成了泯灭身份地位差异的平等主义者。当然当这一切发生时,富人和权贵们就对这种东西弃而远之了,它的旧有象征意义也就逐渐被掏空了。② 糖作为一种商品,只是存在于交换过程中瞬间的物的形态。米兹分析了糖在“去商品化”后,进入社会消费领域中,所体现的关系、权力、地位、等级等随着糖从奢侈品到必需品而进行的实用性与象征意义的转变。从糖在英国消费过程的历史可以看出,糖最初作为奢侈品,是权贵们社会地位的体现,具有社会地位等级符号的表征作用,但是,当糖作为生活必需品,进入普通人家的消费领域时,糖所具有的代表权力、地位、等级、身份的象征性价值也就随之消失了。研究物尤其是作为商品的物的社会历史与文化传记成为研究物质文化的另一种视角。

回到本书的主题,滇越铁路作为现代交通运输工具,由法国人在中国的边疆修建,隐喻着一种社会发展阶序性,其作为法国商品输出

---

① 孟悦、罗刚主编:《物质文化读本》,北京:北京大学出版社2008年版,第12—13页。

② Sidney W. Mintz, *Sweetness and Power: The Place of Sugar in Modern History*, New York: Viking, 1985, pp. 93—96.

与资本输出的综合体，在殖民时代体现着法国的权力、地位。在滇越铁路主权收复后，作为帝国殖民隐喻的符号意义逐渐消失，更多的是为边民社会发展提供现代运输条件的现代性表征，从而使滇越铁路自身的历史书写发生转变。

五、象征符号与技术载体

20 世纪 60 年代以后，结构人类学在人类学谱系中占据主导地位。列维–斯特劳斯以索绪尔的结构语言学为研究模式，以南美和其他地区的神话以及负载神话寓意的物质文化为研究对象，探求人类普遍相同的、无意识的、深层次的心智结构。《神话学》四卷本以物质文化为其描述对象，分析物质文化所蕴含的二元对立结构，如生与熟、自然与文化、世俗与神圣。他认为物质文化符号个体并不具有意义，个体与个体间的关系远远要重要于个体本身，真实有意义的唯有关系，没有个体和事物。[①] 列维–施特劳斯关于深层次的结构研究对于后来的象征人类学产生了很大的影响。

象征人类学是以研究文化符号及其意义为主要内容的。作为象征符号的物的意义要在具体的仪式情境和过程中动态地来理解。以格尔兹(Geertz Clifford)为代表的解释人类学对物质文化的研究主要是物质文化所隐含的"意义体系"，而维克多・特纳(Victor Witter Turner)认为象征之物最重要的本质就在于可以代表多元意义和动态的特征，从而促进了对事物的多义性与现实的多侧面性的了解。[②] 随着象征人类学的发展，在人类学关于物的民族志研究中，物自身构成被分为"能指"(signifier)——物的构成——和"所指"(signified)——概念和意义——两部分。物的"所指"需要根据不同的社会、文化语境和事件过程，给予不同的表述。

埃德蒙・利奇把列维–施特劳斯理性主义的无意识结构和经验主义的社会结构综合起来，对象征体系进行研究。以"魔发"分析个人的头发与社会种类的关系，他认为在许多社会中，男子留长发象征着放纵的性生活或玩世不恭、性解放等；而剃成光头则象征着禁欲、严守清

① 孟悦、罗刚主编：《物质文化读本》，北京：北京大学出版社 2008 年版，第 8 页。

② 和少英：《社会文化人类学初探》，昆明：云南民族出版社 2003 年版，第 160—166 页。

规戒律；在长发与光头之间，象征着有节制的性生活和正常人的行为。① 格尔茨认为，符号人类学的目的不在于符号自身，而在于符号所承载的意义。他从“文化持有者”即“主位”的视角，利用“深描”的方式，借助文化符号，来解释他的关于“文化是意义的体系”。格尔兹认为，巴厘岛的“雄鸡”以及“斗鸡”仪式，是整个巴厘岛文化表述与社会结构的象征隐喻。在巴厘岛，雄鸡的意象多指涉男性，“sabung”这个指雄鸡的词，用于表示“英雄”、“勇士”、“冠军”、“有才干的人”、“政治候选人”、“花花公子”、“勾引女性的人”，或者“硬汉”等，雄鸡在巴厘岛成了男人的象征。巴厘岛的斗鸡分为中心圈和边缘圈，中心圈的斗鸡是集体的、正式的、敌对的、大型的，钱的输赢并不重要，反而名望、荣誉、尊严、地位的象征性得失才是主要的；边缘圈的斗鸡是个人的、非正式的、以获取金钱为目的的。② 格尔茨通过对“斗鸡”的“深层描述”，展示出来的并不是斗鸡事件的“能指”，斗鸡行为在巴厘岛的文化背景中，成了巴厘岛社会文化的隐喻，具有多层的“所指”意义。“物”非“物”，“物”只是“物”的“所指”意义的符号。

维克多·特纳关注的是象征符号如何作为重要的社会因素与人的利益、目的和手段联系起来，在社会适应内部与外部的变化中起作用。所以符号在特纳这里只是意义的载体，是分析的工具，是仪式语境中的物体、行动、关系、事件、体态和空间单位。以奶树为例，恩登布人认为“奶树是恩登布人世系内所有母亲们的地方，它代表男人和女人的女祖。奶树是我们的女祖入会时睡的地方。这里，‘入会’指的是妇女们绕着奶树跳舞，树下睡着新入会者。一个又一个女祖睡过这里，一直延续到我们的祖母、母亲和我们这些孩子们。那是我们部落风俗开始的地方，甚至对男人来说也是如此，因为男人也在奶树下接受包皮切割手术”③。特纳通过分析恩登布人的文化体系，认为奶树在恩登布人的文化内涵中有母乳、母子关系，乳房、乳房的发育、已婚的妇女、分娩等含义，恩登布人对奶树的表述，使奶树具有他们的文化隐喻，这里包括了社会组织的原则，如奶树代表着母系继嗣制度，女人

---

① 夏建中：《文化人类学理论学派》，北京：中国人民大学出版社 1997 年版，第 294 页。

② 克利福德·格尔茨：《文化的解释》，韩莉译，北京：译林出版社 1999 年版，第 484—485 页。

③ 维克多·特纳：《象征之林》，赵玉燕等译，北京：商务印书馆 2006 年版，第 21 页。

的责任、权利和义务，社会的整合与延续等。

无论是利奇、格尔茨还是特纳，都是把作为“象征符号”的物放在一个特定的情境中，来分析物所承载的意义以及物在社会整合中的作用等，基本上都是在“仪式”的语境中来研究象征符号的问题。玛丽·道格拉斯(Douglas Mary)从“物的分类”角度，对物的象征进行研究。玛丽·道格拉斯认为我们将不同的物归属于不同的分类体系，有些东西在特定的分类体系中属于“肮脏”，它就是危险的；反之，如果“洁净”它就是安全的。当某物处于它本来不应该在的位置上时，它的性质也发生变化。[①] 而洁净与肮脏取决于分类体系以及事物在该体系中的位置。洁净与肮脏是相对的概念，鞋子本身并不脏，把它放在餐桌上就是脏的了；食物本身并不脏，把它放在卧室的家具里或者衣服上，就是脏的了；同样，客厅里放厕所用具、头顶内裤或袜子等也是如此。脏物不取决于孤立的事件，它是混淆我们分类体系或与之矛盾的结果。

分类是指人们把事物、事件以及有关世界的事实划分成类和种，使之各有归属，并确定它们的包含关系或排斥关系的过程，分类具有等级性，是关于物的秩序安排，分类的目的就是要把物或事区分开来。[②] 分类属于认知的范畴，是一个文化的概念，不同的社会群体都有自己的认知方式与分类原则，所以，物的象征符号意义在不同的分类体系中，会有不同的表述。如陶西格(Taussig)在讨论哥伦比亚人、波尼维亚人把从资本家那里挣了的钱认为是当地人被剥削的象征，是同邪恶或者恶魔交易来的，很随意就被花掉。这种超自然的分类与观念，影响了当地人对于劳力、货币、乃至社会经济秩序的认识与反应。[③]

象征人类学关于物的研究，其对象一般为小的传统社区的象征符号物，物的“能指”与“所指”均是由传统文化来界定。而作为一个孤立的传统社区，文化似乎都是处于一种静止的共时性的状态，基本上忽视了外来因素的影响以及对外来文化互动后的文化变迁。深受法国社会年鉴学派影响的政治经济学派，则认为小型共同体属于较大的体系的一部分，处于世界体系之中，人们无法逃离外来因素的影响，所以

---

① M. Douglas, *Purity and Danger*, London and NewYork: Routledge, 2002, p. x.

② 爱弥儿·涂尔干、马塞尔·莫斯:《原始分类》，汲喆译，上海：上海世纪集团出版社 2005 年版，第 2—7 页。

③ Michael T. Taussig, *The Devil and Commodity Fetishism in South America*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1980.

要关注外来因素对共同体的影响、共同体和文化如何与之调适。伊曼纽尔·沃勒斯坦认为现代世界体系大概起源于15世纪的新航线开辟后的全球范围内经济贸易的发展，而安德烈·冈德·弗兰克认为世界体系大概具有5000年的历史了。两者没有本质的区别，只是体系存在的时间问题和体系的中心与边缘的转移问题，那么伴随着现代交通、通讯的发展，世界的每个角落都已经卷入世界体系中，所以作为技术的“物象化”的人造物，传播到一个传统社区中，必然会引起传统社区的变迁与调适。

技术是物象化为人造物的技术是指：一是，技术是物化为人造物的技术。作为实体性的人造物的技术是生活世界的物化，是组成这一世界的各要素和关系的聚集和反映；二是，技术不仅是物化为人造物的技术，而且是“物象化”为人造物的技术，物象化是一种将人与人的关系以物的关系、性质、形态的形式所体现出来的现象。[①] 在进化论学派那里，技术知识为“物化”的人造物，其反应的是社会发展的水平，在政治经济学派这里，技术是“物象化”的人造物，此人造物既是技术的载体，又是社会、文化的表征。夏普(Lauriston Sharp)通过对澳大利亚土著“野悠榕”(Yir Yoront)人的研究，认为由传教士带入“Yir Yoront”人社会的“钢斧”对传统的“石斧”的替代，使得野悠榕人的整个社会结构与文化体系彻底的崩溃。每个野悠榕男人至少有一个永久性的贸易伙伴，通过这个伙伴，野悠榕男人们用鱼叉交换到石斧头。这种交换在数以百计的土著参加的大规模集会上进行，在这种集会上，还举行十分重要的入社仪式和图腾庆典。而现在的钢斧是分别为贸易和教会引进的，由于它效率高又耐用，很快便被广泛采用，这就导致了：性别、年龄和亲属角色的混乱，因为年轻人、妇女、儿童现在已拥有斧头，因而不必通过过去的渠道去借了；传统的贸易伙伴关系的削弱，从而使交换物品时曾经举行的土著庆典仪式衰落了；表现明确的领导模式的丧失；信仰体系的混乱——他们文化中的各个部分都有一个神话，以解释这个部分的存在和意义，并把它归属于特定的亲属系统中。因为没有人能给钢斧制造一个神话，钢斧并不能整合到野悠榕文化之中——它不能“切合”现存的模式，因此，人们开始不相信其他的原始神话，迷惑、怀疑、摇摆不定便出现了。野悠榕社会石斧所营造

---

① 舒红跃：《技术总是物象化为人造物的技术》，《哲学研究》2006年第2期。

的社会结构、文化秩序与信仰体系出现了无法调适的矛盾，从而使得夏普认为，钢斧的传入最终使得野悠榕人的消失。[①]

在19世纪，当欧洲人遭遇其他文化时，机器成了主导性的隐喻、范型，成为主观因素的物质显现，已经超越了其他跨文化标准（如宗教和道德）成为衡量其文化成就和界定自我的方法。[②] 钢斧对于野悠榕社会来说，不仅仅是一件比石斧好用的物，钢斧的传入，使原来作为技术"物象化"的石斧所营造的社会结构、文化秩序与信仰体系出现了无法调适的矛盾，反映了一个弱势的群体，在现代世界体系中如何调适与应对外来文化带来的冲击。1910年，滇越铁路通车后，开启了中国西南边民社会完全融入世界体系的历史。作为法国殖民的产物，是中国被殖民的物化表征符号，人民为了维护国家权益，在边民社会掀起了"地方性"的抗战。另外，通过滇越铁路，西方的科学技术、商品贸易、价值观念、消费方式、生活模式以及宗教信仰等涌入铁路沿线区域，对边民社会生产、生活产生了巨大影响，尤其是天主教在少数民族地区传播，使得信奉天主教的族群把外来文化"再地方化"（re-localization），形成与原有文化相连续的新的文化构型。

第二节 "物"的人类学研究延伸

人们通过对作为客体的物的研究，揭示社会在时间、空间上的发展序列；构建人与人、人与社会、人与神之间的关系；解释作为符号的物的象征意义；以技术的"物象化"来说明文化变迁与文化调适的模式；以物在时间的序列中的不同情境为物作文化传记等。随着人类学开始关注物的心性研究，人们开始人与物作为一个合二为一的整体来研究。文化遗产以及形成遗产的情境，对于社会心理学家来说，是过去社会经历的凝聚物，是个体记忆、集体记忆、社会记忆的表述对象。这些理论为物的研究转向提供支持，人类学开始从物与人之间的关系出发，把物作为人的自我身份的标识和延伸的手段，分析物对自我存

① R. L. Sharp, "Steel Axes for Stone Age Australians", *Human Organizations*, vol. 11, 1952, pp. 17—22.

② Michael Adas, *Machine as the Measure of Men: Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance*, Ithaca, N. Y.: Cornell University Press, 1989.

续影响，使得物具有“去物化”、人产生了“去身体化”。

一、财产与自我的存在

萨特(Jean-Paul Sartre)认为，我们要拥有某件东西的唯一原因是扩大我们的自我感知，我们能够知道我们是谁的唯一途径就是通过观察我们所拥有的。因此，财产对于了解我们是谁极其重要，人们通过他们所拥有的去寻求、表达、确认一种存在的感觉。[①] 在这里，首先要弄清楚两个概念：财产与自我。财产指的是我们称作自己的东西。[②]它不仅包括有形的物质财产，还包括我们的经历、记忆等。自我是指“他能够称作是他的所有东西的总和，这不仅包括他的身体和心智能力，还包括他的衣服和房子、他的妻子和孩子、他的祖先和朋友、他的声誉和作品、他的土地，以及他的游艇和银行账户。所有这些东西给他带来同样的情感。如果这些东西增加、繁荣，他就有胜利的感觉；如果它们减缩、消失，他就一蹶不振——对每个东西的感觉程度不一定一样，但对所有这些东西感觉的方式大致是一致的”[③]。所以，自我的存在与延续，与财产的得失存在很大的关联性。财产在很大程度上成了自我流失与叠加的手段。有价值的物质财产是自我的标志，这些标志本身就是自我继续完善的基本要素，这样我们就为自己创造了世界的意义，与此同时也就创造了我们自己，切切实实把自己延伸到客观物质中去了。[④] 如贝尔克(Russell W. Belk)认为，土地对农民来说，是一种至关重要的延伸方式。“如果一个人拥有一块属于自己的土地，这是他的一部分，像他一样。如果他拥有这样一块土地，唯有他可以在上面走，可以使用、经营它。当收成不好时，他悲伤；下雨时，他就感觉愉悦。那么这块土地才是他的，从某种程度上讲，他更强大了，因为他拥有这一块土地。”土地所有权对这样的家庭成员部分意味着自给

---

① Jean-Paul Sartre, *Being and Nothingness: A Phe-nomenological Essay on Ontology*, New York: Philo-sophical Library, 1943.

② Russell W. Belk, “Possession and the Extended Self”, *Journal of Consumer Research*, September 15, 1988, pp. 139—168.

③ William James, *The Principles of Psychology*, Vol. 1, New York: Henry Holt, 1890, pp. 291—292.

④ Eugene Rochberg-Halton, “Object Relations, Role Models, and Cultivation of the Self”, *Environment and Behavior*, 16(3), 1984, p. 335.

自足，以及可能与先前在这块土地上劳作的先辈的联系。[①] 也许还存在一种强烈的象征，这就是在土地上种植的植物和蓄养的动物身上所体现出的那种家族所维护的东西，是家族自我的进一步延伸。[②] 所以，作为财产的土地在被剥夺所有权时农民备受伤害。如同作为收藏品即文物的“物”，收藏者所花费的时间和精力的有目的性和投入性，大多数情况下是为了显示地位、为了定义自我，收藏品比消费品更被看作是一个人的一部分，收藏者要完成或填充一套收藏的愿望也许可以被看作是具有象征意义的自我提升的一个形式。[③]

利夫顿（Robert J. Lifton）认为，人们延伸自我的方式包括：通过孩子；通过相信人死后有生命；通过作品（如艺术、文学的、学术的）；通过与自然成为一体（自然将持续）；通过某种经验实现超越；让自我的财产（特别是那些个人所创造的收藏）通过继承人或博物馆“继续活下去”。[④] 所以，对于人类、国家、都市、社区、村落以及个人来说，作为祖先遗留下来的文化遗产成了当代人们自我存续的物质基础之一。随着社会交通、通讯技术的发展，人们通过“时间”来消灭“空间”，让整个社会处于一种“移动状态”，进而出现“时间停滞、空间弥散”，人们生活在一种“当下”的情景中，在压缩的时空中无法寻找到自我的时候，人们普遍的“怀旧”情结在社会上开始蔓延。怀旧的一种社会表象就是“大众旅游”的发展与文化遗产运动。“文化乡愁”悄然席卷全球，人们试图通过“文化遗产”来重新定位“自我”，无论是文化遗产的主体通过遗产进行自我展示与自我凸显，还是文化遗产的“看客”通过比较与“他者”文化的差异，来获得自我身份的认知。

二、遗产与自我的延伸

当事物穿越足够长的时空旅行后，承载了社会历史与社会记忆的

---

① Russell W. Belk, "Possession and the Extended Self", *Journal of Consumer Research*, September 15, 1988, pp. 139—168.

② Richard L. Berg, "Land: An Extension of the Peas-ant's Ego", *Anthropological Quarterly*, 48(January), 1975, pp. 4—13.

③ Russell W. Belk, "Possession and the Extended Self", *Journal of Consumer Research*, September 15, 1988, pp. 139—168.

④ Robert J. Lifton, "The Sense of Immortality: On Death and the Continuity of Life", *American Journal of Psychoanalysis*, 33(1), 1973, pp. 3—15.

光环，也就成为我们今天称之为文化遗产的“遗物”、“文物”。按照国际的标准，遗产分为：文化遗产、自然遗产、文化与自然遗产以及非物质文化遗产等。其中“文化遗产”包括文物、建筑群和遗址。[①] 从这个定义可以看出，在联合国教科文组织关于遗产分类中的文化遗产，都是人类的文化人造物，是不同群体在不同的时空中创造的人类杰出的具有普世价值的人造物，是不同群体文化的结晶。同时，从词源的角度看，遗产指一种继承关系，即根据某一个特定的继承关系从祖先那里获得遗留下的财产。这一原初性的概念至少包括以下三种要件和要素：(1)遗留物，主要指人们所理解的、由上辈所留下的财产。(2)继承原则，指由某一个特定的民族、部族、宗族、家族等在相当长的历史时段里所形成的认可性继承方式。比如在父系制社会里，一般由父系制血统为计算线索的男性继承原则。(3)遗产的继承者在获得继承权的同时被赋予相应的责任和义务。[②] 遗产的主体通过对文化遗产的继承，表明了其特定的身份，遗产是自我存在的物证。另外，对于遗产的继承者来说，在身份叠加的同时，也负担着使遗产能继续为后代身份证明与叠加的义务。现在遗产作为一种资源与大众旅游结合，而在现代遗产运动中，存在着“遗产制造”、“遗产主体消失”、“遗产的被表述”等现象，从而使遗产无法再作为遗产主体的身份标识与情感所系，遗产主体在“遗产运动”中存在严重的挫折感，因为任何遗产都是特定人群的财产，人们以其记忆，以其表明身份，以其作为“我者\他者”的标识。

文化遗产是祖先遗留下来的财产，而财产是指我们称作自己的东西，不仅包括有形的物质财产，更包括我们的经历、记忆等。每个遗产都属于某一个特定人群共同体的集体表述与记忆，即“过去”与“现在”到“将来”的连接纽带。[③] 任何人群共同体的遗产都可以看作是一定范围内人们的认同和传袭关系。因为，没有记忆，便没有“自我”与“认

---

① UNESCO, Declaration of the Principles of International Cultural Co-operation, 1966.

② 彭兆荣：《遗产政治学：现代语境中的表述与被表述关系》，《云南民族大学学报(哲学社会科学版)》2008 年第 2 期。

③ M. Leanen, "Looking for the Future Through the Past", in D. L. Uzzell, ed., *Heritage Interpretation*, Vol. I: The Natural and Built Environment, London & New York: Belhaven Press, 1989, pp. 88—89.

同"；没有记忆，世界便在任何意义上失去存在的理由。[①] 也就是说无论何种层次的"自我"，其得以延续都得依赖"自我"所拥有的财产来体现，而财产不仅指有形的物体，更是指这些物体所储存的"记忆"。"个人的记忆存在一定的情景中，一个人之所以能记忆某些事与物，那是因为别人引起我回忆，因为他们的记忆帮助了我的记忆，我的记忆在他们的记忆中找到支持。"[②]。从个人记忆植根于他人的角度说，"群体给个人提供了他们在其中定位记忆的框架"[③]，从记忆的规律来看，文化遗产负载的个人、群体以及社会记忆，需要文化遗产存在于一定的"遗产情境"中，这其中包括具有共同记忆的人以及负载记忆的物/事。当文化遗产被社会选择来满足人们的"文化乡愁"的情结，而进行怀旧时，文化遗产就成了人们集体记忆的媒介，无论是有形文化遗产还是无形文化遗产。因为，集体记忆具有双重性质，"既是一种物质客体、物质现实，比如一尊塑像、一座纪念碑、空间中的一个地点；又是一种象征符号，或某种具有精神涵义的东西、某种附着于并被强加在这种物质现实之上的为群体共享的东西"[④]。所有这些东西给人带来同样的情感。如果作为文化遗产的东西增加、繁荣，人们就有胜利的感觉；如果它们减缩、消失，人们就可能一蹶不振。[⑤] 所以，人类学在遗产研究中，把"文化遗产"作为"遗产主体的自我延伸"既打破了人与物的二元对立，同时也是从对"人"的普世关怀角度，重新开启"物的生命史"的续写。

2003 年，滇越铁路客运停止，货运在"泛亚铁路"修建完工后，也将停止使用，滇越铁路面临着是被遗弃还是选择新的存在方式。滇越铁路从修建到现在，书写了边民社会的全部历史，在政治、经济、文化、社会、生活等方面渗透到边民生活的每个角落，人们已经习惯火车在山

---

① J. J. Climo & M. G. Cattell (eds.) *Social Memory and History: Anthropological Perspectives*, Walnut Creek/Lamham/New York/Oxford: Altamira Press, 2002, p. 1.

② 保罗·康纳顿：《社会如何记忆》，纳日碧力戈译，上海：上海人民出版社 2000 年版，第 36 页。

③ 同上书，第 37 页。

④ 莫里斯·哈布瓦赫：《论集体记忆》，毕然、郭金华译，上海：上海人民出版社 2002 年版，第 335 页。

⑤ William James, *The Principles of Psychology*, New York: Henry Holt, Vol. 1, 1890, pp. 291—292.

间爬行，习惯火车的轰鸣声，习惯生活在因滇越铁路而形成的都市、社区、村落环境中。滇越铁路以及围绕滇越铁路所发生的事件，成为了人们交谈的话资、记忆的载体，从而也成了人们自我存在与延续的工具。所以，把滇越铁路及其附属的物/事，看成是“自我”的存在与延续，以遗产的方式来处置，是对“物”的关怀，更是对人们“自我”的关怀，进而不断地消融“客体”的物与“主体”人的边界。

第三节 滇越铁路的“物性”系统

物的心性的研究是以物作为研究的切入点，透过历史社会文化脉络，来探讨社会生活及其背后的心性，在主客体互化的情况下，人如何通过物表达自我与情感。将物放回历史与社会文化脉络，使它更能整体地呈现人、物、社会与文化的复杂关系，特别注重物之具体化/具象化、客观理性/主观情绪、节奏的—对称性/个别的—任意的等特性。物性因为文化的不同而有不同的理解与强调层面，更因为不同的探讨方式而对物性有不同的注重层面。[①] 物可以作为文化的储存器、社会发展的标志、人际关系的纽带、社会结构的表征、技术的具象化、象征与分类、自我存在与延伸等，在不同的历史、社会、政治、经济等情境中，人类学对物的研究有不同的取向。人在特定的历史、政治、经济、社会、文化等情境中，借助“物”去认识世界、表现自我、构建秩序、相互交流等；随着时间、空间以及社会情境的改变与转移，人们又借助物性的象征系统去进行“分类”，构建新的文化系统和社会秩序从而实现对社会文化的再造。所以，人类学对物的民族志研究可以从“物的生命史”的角度，探寻在不同的历史情境中，物的不同角色及其对人和社会的影响。物的生命就是与物相关的社会、人群以及个体的生命的延续，那么在主客体消融的情境中，对物的延续的探讨也就成了人类学研究的另一个视角。所以，对于物性的民族志研究必须与具体的社会情境相结合，因为，物性与历史及社会经济政治条件间的关系，不仅涉及物的象征性沟通体系性质的改变及心理过程的提升，也涉及在每个

---

① 黄应贵主编：《物与物质文化》，台北：“中央”研究院民族研究所，2004 年，第 17—18 页。

社会文化内成员认识物的方式之改变，这进一步涉及物的象征化及物与其他分类间独特的连接所造成的认知方式的改变。①

上述人类学关于"物性"的研究，物一般表现为"生活之物"，更多的是生活物品如礼物或商品，或者作为个体拥有的、可"移动性"的生产工具如钢斧等，很少牵涉到一个重大历史事件形成的、作为商品与资本综合体的"非移动性"的事物，如铁路等。"事物"一词的内涵应该包括"事"、"物"两部分，由事而物。"事"是"物"存在的情境，对于"事件之物"的物性研究应该是在"事"的情境中进行。布罗代尔认为：事件史对历史的深层只是蜻蜓点水，就像最轻捷的小船在激流的表面飞驰而过……我们必须事先弄清这些隐蔽的、往往无声无息的巨大水流，而长时期的观察才能揭示它们的流向。引起轰动的事件往往只是这些宽阔命运的瞬间和表象，而且只能用这些命运予以解释。② 事件史是主要指传统历史关于"政治"史、个人历史，是激情、是潮汐上的泡沫，必须把"历史事件"放到历史发展的长时段和长周期去理解与分析，才能真正把握历史事件对社会历史进程和历史的深层结构的作用。同样，对于"大事件"所产生的"事件之物"也应该放到历史进程与社会经济政治结构的"长时段"中去分析其物性。

19 世纪末 20 世纪初，西方社会完成了从自由资本主义向帝国主义、王朝国家向现代民族国家的转变，伴随这一过程的是西方国家向非西方国家大规模的殖民扩张。在资本主义向外扩张的过程中，很大一部分资金洪流流入了殖民地，并且大部分资金（1913 年时为 76%）投在了铁路和公共事业的公债之上。③ 滇越铁路作为西方资本输出、商品输出和资源输入的殖民行径下的产物，是法国实施全球殖民战略的需要。1840 年鸦片战争后，中国沦为了西方帝国列强殖民的对象，成为了半殖民国家，之所以是半殖民地是因为中国没有成为任何一个西方列强独有的"完全殖民地"，西方帝国在中国是既合作又竞争，形成殖民主体的多元性、殖民内容的多层次性。作为清王朝西南边陲的云南，则主要是英法利益博弈的场域。最终法国通过《中法会议简明

---

① 黄应贵主编：《物与物质文化》，台北："中央"研究院民族研究所，2004 年，第 20 页。

② 费尔南·布罗代尔：《菲利普二世时间的地中海和地中海世界》，唐家龙等译，北京：商务印书馆 1998 年版，第 10 页。

③ 艾瑞克·霍布斯鲍姆：《帝国的年代》，贾士蘅译，南京：江苏人民出版社 1999 年版，第 72 页。

条约》(1884 年 12 月)、《中法会订越南条约十款》(1885 年 6 月)、《中法续议商务条约》(1887 年 6 月)、《续商务专条附章》(1895 年 6 月)、《中法滇越铁路章程》(1903 年 10 月)等条约章程,在云南获得通商、开关、修路等特权。滇越铁路(中国境内)从 1903 年 10 月开工到 1910 年 4 月全线通车,全长 464.4 千米,工程总投资约 1.585 亿法郎,[①]完成了人类道路桥梁史上一首壮丽的诗篇。这首壮丽的诗篇中,有西方帝国的傲慢、强权、偏见,更有东方帝国的血泪与哀鸣。

滇越铁路随着历史的发展和社会政治经济场景的变更,扮演着不同的历史角色。在清末民国时期,作为特定社会政治背景下法国殖民权力的表征,是法国对“民族国家主权”双重标准的践行,是中国丧权辱国的物证;是西方世界资本主义经济体系在时间、空间上的“东方延伸”,也是中国被动进人“世界体系”的时空联结;是“都市西方”(西方的西方文化)与“殖民西方”(在中国的西方殖民者的文化)[②]共同的桥梁,使得沿线地区的社会经济文化呈现出复杂化、纠结化的状态。伴随着铁路权力的回归,以及对铁路的重新改造,滇越铁路作为一种新的“物性”系统,进行了“再脉络化”。滇越铁路成为现代科学技术、交通、现代性的符号,同时也是人们回忆和想象的话题。

滇越铁路作为“事件之物”的研究体系,是客观存在物、象征之物、不可让渡之物、媒介之物、诱因之物、自我延伸之物。笔者从客体与主体、客体主体化、主体客体化的层面对滇越铁路作为一个“物性”体系研究。从滇越铁路客体的角度,阐述滇越铁路形成的历史事件、话语表述和符号象征;从主客体关系的角度,研究滇越铁路作为一个外因,给边民社会结构、社会关系、社会生活、文化体系带来的影响;从客体主体化的角度,滇越铁路作为自我的延伸和组成部分,在百年的历史河流中,滇越铁路的兴衰与自我发展的历程和情感变迁;从主体客体化的角度,以人类学终极目标“对人的关怀”的理念,寻求滇越铁路作为主体组成部分后的生命延续之道。

目前国内对滇越铁路关注较多的是经济学与政治学,主要是从经

① 段锡编著:《滇越铁路——跨越百年的小货车》,昆明:云南美术出版社 2007 年版,第 147 页。

② 史美书:《现代的诱惑:书写半殖民地中国的现代主义》,和恬译,南京:江苏人民出版社 2007 年版,第 43 页。

济史、工业史、贸易与殖民的角度去论述，而从社会、文化角度的学术研究显得非常单薄。滇越铁路作为重大历史事件的产物，在“长时段”的历史中，已经超越了政治上的“殖民”含义，给沿途社会、人们生活、民族文化等带来深刻的影响。2003 年滇越铁路停止了客运，现在每天仅有 20 多列货运列车穿行于南溪河、南盘江流域，百年米轨，行将消逝。在百年之中，滇越铁路形塑了云南边疆地区的区域文化与边民生活，已经成为沿线区域、都市、社区、乡村以及个人“自我”的组成部分，在不同的历史时期承载着不同群体的记忆。如果滇越铁路消失了，存在于想象中的记忆能有多久，“自我”也将逐渐地流逝。可见，在新时期如何使其继续承担沿途边民社会自我存续的载体，需要在重新认知滇越铁路的“物性”系统的基础上，延续滇越铁路的社会生命和书写滇越铁路的文化传记。

小结

物质文化一直以来都是人类学研究的传统对象，只是不同的流派和学者根据研究的主题对其进行倾向性的选择。文化唯物主义者把物质文化作为社会阶序与发展的标志与符号来分析社会形态，包括早期的摩尔根、格雷布纳、克拉克·威斯勒、怀特以及斯图尔德等人。随着资本主义经济形态的发展，西方人类学界意识到其是以西方中心，对于非西方社会而言，是否存在另外的经济形态？在这样的背景下，礼物经济研究成为人类学的一个新主题。研究者在礼物经济形态中，主要探究“礼物”背后的人、社会及其相互的关系和社会文化规定，物质文化成为研究的媒介。莫斯提出的礼物交换三原则理论虽然遭到后人的不断挑战，但是其为人类学关于礼物经济的研究确立了范式，即使后来的马林诺夫斯基、安妮特·韦娜、莫里斯·古德利尔、阎云翔等学者，也都是在不断地丰富礼物经济研究的理论与方法。

随着人类学对于物质文化研究的深入，后马克思主义者开始对马克思的商品理论发起挑战，如格雷戈里、阿帕杜莱、西美尔等人，认为一种物质作为商品，市场生活只是其生命中的一个段落，物质的商品生命的终结并不意味着物质本身的终结，而是进入了社会生活，开始了它的文化和社会生命。米兹认为物的社会历史与文化传记是研究



物质文化的另一种视角;同时,文化象征学派如埃德蒙·利奇、格尔茨、维克多·特纳等人,从符号的“能指”与“所指”的视角,探讨物所承载的意义以及物在社会整合中的作用;政治经济学派则从资本主义世界体系的角度,分析技术的“物象化”引入,对当地社会发展的影响,如夏普研究的澳大利亚“野悠榕人”在西方“钢斧”进入后,对整个人群共同体和社区的影响;而人类学对物的心性研究的发展,逐渐打破物与人的二元结构,使得物成为人们个体记忆、集体记忆、社会记忆的存储器,如贝尔克、利夫顿等人,开始从物与人之间的关系出发,把物作为人的自我身份的标识和延伸的手段,分析物对自我存续影响,使得物具有“去物化”、人产生了“去身体化”。

人类学关于“物”的研究的理论深入和视角拓展,丰富了“物的民族志”形态,为笔者对于滇越铁路这个“事件之物”的研究提供了认识论与方法论上的借鉴,从而使得笔者完成滇越铁路的社会生命史与文化传记成为可能。

第二章 晚清局势中的滇越铁路

“事件之物”，即指由一个历史事件而产生的事物，是人类学研究传统中相对忽视的对象，其牵涉的层面包括：事件、历史、结构与文化等层面。对于“事件之物”的研究，首先要做的是对于“事件”的了解，而孤立的“事件”是没有任何意义的，“事件”的发生存在于既定的“结构”之中，“结构”则是通过“事件”得以体现。所以对于“事件之物”的关注首要的任务是把产生于“物”的事件放入历史的结构中，从而得以把握“事件之物”所表达的文化意义，尽管一个事件作为一次发生有它自身的“客观”属性以及来自于其他世界（系统）的原因，但是它真正对事件产生作用和影响的并不是这些属性本身，而是它们从某些文化图式中所投射出来的意义。一个事件实际上是一个意义的事件，而它的意义取决于结构的存在和作用。“事件并非只是自在发生的，它们具有某种意义并因这一意义而发生。”[①]也就是说对于事件的意义的理解不能通过事件本身来进行，而是把事件放置于特定的文化图式即“结构”中，进而了解事件的意义。滇越铁路作为法国在中国西南边陲修筑的一条现代交通运输道路，对于其进行全面的认识与理解必须让其存在于历史性的社会结构中，并从不同的文化图式中探寻其意义。

---

① 马歇尔·萨林斯：《历史之岛》，蓝达居等译，上海：上海人民出版社 2003 年版，第196 页。

第一节　地缘政治与英法筑路战略

1840年，当古老的东方帝国还沉迷于“世界中心”的美梦中时，世界舞台已经成了西方诸国的争相表演的场所。清王朝以“一点四方”为宇宙观，认为自己处于世界的中心，四方皆为蛮夷。四方的蛮夷不仅包括清帝国疆域内的不同人群，同时也包括了西方列强，最终迫使清王朝打开大门之后，于第二次鸦片战争签订的《天津条约》中，西方列强赢得了在正式的文件中不被指为“蛮夷”的承诺。[①] 西方国家叩响清帝国大门之前，基本上都完成了工业革命，机器生产代替手工劳动造成的直接影响就是商品生产能力的极大提高和对能源材料的空前需求，现代的交通、通讯工具的使用，使它们可以跨越“时空”的限制，开始大规模地向“非西方”世界进军。云南地处中国的西南边陲，与东南亚的缅甸、老挝、越南相邻，英法殖民者在完成对这些国家的入侵后，如何把他们的殖民属地与中国东部的势力范围联结起来，并在对中国的殖民格局中取得优势，英法殖民者都认为从印度支那殖民属地修筑一条经云南府、再通往四川的铁路，将关乎他们在华的切身利益。

一、西方列强争夺筑路权

从1815年至1914年第一次世界大战开始的一百年间，被称为西方世界的“和平年代”，欧洲国家通过《巴黎和约》，确立了欧洲本土范围内的政治均势，使得诸列强把它们的争夺的眼光更多投放到非西方世界。在这期间，意、德、俄、美、日等国都逐渐完成了现代意义上的民族国家建构，再加上英、法，为了进一步拓展市场，抢占资源，它们在世界舞台上推崇“双重”主权标准，对非西方国家进行了大规模的殖民活动。西方人从马可波罗等人的游记中，想象中国这个古老的国度是遍地黄金，地大物博，因敬重于其历史的厚重，到19世纪中叶，这里还是西方列强尚未染指的天堂。大清帝国的闭关、闭目、自我中心等思想，

---

① 奥古斯特·弗朗索瓦：《晚清纪事——一个法国外交官的手记（1886—1904）》，罗顺江等译，昆明：云南美术出版社2001年版，第7页。

使得以英国为首的西方国家一直无法真正进入中国市场。在19世纪，当欧洲人遭遇其他文化时，机器成了主导性的隐喻、范式，成为主观因素的物质显现，已经超越了其他跨文化标准（如宗教和道德），成为衡量其文化成就和界定自我的方法。[①] 西方国家最终通过它们的坚船利炮，叩响了晚清帝国的大门，使得清王朝进入一个"殖民主体多元、主权分享"的时代，中国被迫进入了现代世界经济体系，从此掀起了中国社会变革的浪潮。政治上通过维新运动、辛亥革命，构建现代意义的民族国家来代替王朝政权；经济上开展洋务运动，官办与商办工业的发展，加速了小农经济的瓦解和现代意义的工业经济发展，"都市西方"（西方的西方文化）与"殖民西方"（在中国的西方殖民者的文化）[②]对传统文化的冲击，加速了文化的演变，尤其是少数民族传统文化。

在1901年《辛丑条约》签订后，清王朝的疆域内已经是"蛮夷"遍地了。西方国家对中国的进入，主要是为了商品输出和资本输出。最早是通过远距离的海洋运输条件，从清帝国的沿海地区进入，割地、租借、开埠通商一直都是不平等条约的主要内容。清帝国东部成了西方列强争夺的舞台。英国主导了长江流域，法国在华南地区，德国在山东，日本在台湾、福建，俄国在东北、西北，随着东部势力范围分割的完成，在东南亚有殖民地的英法开始寻找把它们在亚洲的殖民地连成一片的途径。出于战略的需要，英法从美洲、非洲到南亚、东南亚一直处于竞争状态中，在中国的西南边陲为打通一条连接"扬子江"的通道再次演绎了一场"修路"的闹剧。

云南地处中国的西南边陲，高原、深山、大河、深沟、丛林成为这一方水土的典型地貌。因其地广人稀，即使作为当时的行政中心的昆明，在方苏雅（1898—1904年任法国驻云南名誉总领事）眼里也是满目疮痍：

> 四方城内，街道纵横，狭窄、阴暗、令人讨厌的通道形成

---

① Michael Adas, *Machine as the Measure of Men: Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance*, Ithaca, N. Y.: Cornell University Press, 1989.

② 史美书：《现代的诱惑：书写半殖民地中国的现代主义》，和恬译，南京：江苏人民出版社2007年版，第43页。

> 一座迷宫……未经雕凿的街石不严缝地铺在地面，缝隙中，满是粪尿杂物，潮湿发霉。街中心滑溜溜的地面上，不时有积水，那是从住户屋里流出的生活污水，在街上汇集，结成一个金属般闪亮的表面，亦像镀了锡的镜子反射着光线。慢慢腐烂发臭，永不干涸……街道两边，一排式样相同、低矮破烂的房子向前延伸，黑瓦片房顶的挡雨屋檐由虫蛀了的柱子支撑着，为小摊贩的摊子遮雨……形状相同、大小相近的小摊子一个接一个在自家的屋檐下摆着，自城市建立以来便是如此……街上，一群群脏兮兮的、尘土满面、泥浆满身的行人，光着腿杆，穿着宽大的齐膝棉裤，脚蹬草鞋，头戴帽子，不过绝大多数帽子都是被捅破了底的盖子，一些人衣衫褴褛，打着补丁。一些乞丐头戴着草辫子，端着破碗四处行乞，瞎子用木棍敲打街石探路……还有极矮的小种马组成的马帮，成群的小毛驴，瘸了腿，伤了皮，在木制的鞍子下淌着血。它们的头上扎着褪了色的红球，前额饰有碎镜块……①

作为地方政治、经济与文化中心的昆明尚且是这样一幅图景，那么云南其他地方更是不用言说。方苏雅作为滇越铁路勘探路线的总负责人，在对滇越铁路沿线进行全面的调查后，对法国修筑这条铁路提出质疑。他在报告中指出，滇越铁路所经过的地区，到处都有断岩，岩石裸露，非常荒凉，没有成片的植被。铁路沿线 500 公里长、250 公里宽的地域，农耕养不活这片区域内的 100 万人口，本地产品只够当地的消费，没有什么东西可以外运。他进一步说，走遍了广东、广西、贵州、云南和四川南部后，他看到了一个清楚的事实——云南是围在印度支那半岛内最贫困、最后一个没有通路的省份。从地质学上讲，云南处于喜马拉雅山脚，经勘探显示有一些尾矿，这些矿埋藏浅，便于开采，因而吸引了人们的注意力和宣传……最后他得出的结论是：修

---

① 奥古斯特·弗朗索瓦（方苏雅）：《晚清纪事：一个法国外交官的手记 1886—1904》，罗顺江等译，昆明：云南美术出版社 2001 年版，第 281—282 页。

这样一条铁路，仅仅是修了一条铁路而已，没有什么经济价值。[1] 那为什么法国政府还要在云南的穷山恶水之间修建一条从越南到达昆明的铁路?

铁路，作为交通工具，是西方列强商品输出与资本输出的综合体，在殖民地世界修建一条铁路，需要从本国运输大量的钢材，从而推动本国的钢材产业发展和商品的输出，同时，修建铁路需要资金，可以解决国内资本过剩的问题。所以当西方殖民者在从自由资本向帝国主义过渡的时候，资本市场就成为了他们在海外殖民的主要目的。至于殖民地能输出什么，并不是他们太关心的事情，关键是通过铁路，他们向殖民地输出什么。同时，修建铁路，也是西方殖民帝国在殖民事业舞台上的战略需要，从而能使自己更好地掌控殖民地并在西方殖民者的世界体系中处于优势地位。在清末民初，西方列强、清政府以及国民政府，围绕修筑铁路展开的争夺，展现出殖民者对中国经济、政权的控制。[2] 在中法战争之前，西方列强尚未能够突破清政府拒绝修建铁路的要求，而在 1885 年，中法《越南条约》中，清政府被迫作出关于中国建筑铁路，“自向法国业此之人商办”。从此之后，铁路修筑权与修筑区域成了西方列强争夺的权益之一。到中日战争后，

> 外人窥伺中国益亟，侵略之策，以揽办铁路为先。俄索接造西伯利亚干路，横贯黑、吉两省，修支路已达旅顺、大连湾。英则请修五路：一苏杭甬、自苏州经杭州到达宁波；一广九，自广州以达九龙；一津镇，自天津以达镇江；一浦信，自浦口以达信阳；一自山西、河南以达长江。法自越南筑铁路以达云南省，自龙州筑路以达镇南关。德居胶州湾，筑路以达济南。葡居澳门，筑路以达广州。日本擅于新民厅筑路达奉天，更获有奉天至安东铁道之权，此各国以铁路侵略

---

[1] 李开义、殷晓俊:《彼岸的目光——晚清法国外交官方苏雅在中国》，昆明：云南教育出版社 2002 年版，第 227—228 页。

[2] 关于帝国主义在中国对铁路修筑权的争夺以及通过铁路修筑资本的借贷控制晚清与民国政府的详情，请参阅宓汝成:《帝国主义与中国铁路：1847—1949》，北京：经济管理出版社 2007 年版。

中国之大略也。[1]

法国政府在中法战争之后与清政府签订的条约中，明确规定了享有修筑铁路的优先权，并不是一个偶然的事件。作为西方帝国的老牌国家，英国、法国在世界范围内都存在着利益冲突。当19世纪上半叶，英法的殖民势力延伸到"印度支那"半岛，如何在世界的东方获得商贸优势成为英法政府必须考虑的战略。虽然英法的远洋运输能够使他们到达东方世界，但是东方世界内部没有任何现代意义的交通工具，使得商贸活动根本达不到他们的期望值，所以，在东方世界修筑铁路就成了他们必须考虑的问题。

二、地缘政治中的英国

1824—1885年，英国发动了对缅甸的三次入侵，于1886年1月正式吞并整个缅甸。缅甸与云南之间的贸易源远流长，不过靠的都是人力与畜力，马帮成为两者贸易的中介。鉴于马帮运输能力有限，无法实现英国对中国的商品倾销，所以需要有新的运输设备。另外，四川人口比云南多，市场资源丰富，所以"现在建议的这些修筑铁路的计划最终目的未必仅仅是鼓励与缅甸边界一带的地方贸易，而是开辟一条从印度直通四川乃至到中国东部的路线"[2]。为了这条路线，H. R. 戴维斯先后六次在中缅边界穿梭，最终为英国找到一条联结印度与中国扬子江的链环："修建缅甸的铁路从腊戍延伸到滚弄。并且在云南修建铁路从滚弄到云州（云县），旨在将来逐步向中国东部扩张。"在戴维斯之前，英国就一直在努力寻找一条合适的线路，来建筑从缅甸到中国的铁路，发展贸易和连接英国在中亚与东亚的殖民地。1831年，英国政府打算从其殖民地缅甸修建铁路通行至云南境内，1858年，英国退休军官斯普莱（R. Sprye）建议由缅甸仰光修建铁路至云南思茅，再由思茅经广州达汉口。1862年，英国再度策划由缅甸的八莫修铁路到

---

① 段锡编著：《滇越铁路——跨越百年的小火车》，昆明：云南美术出版社2007年版，第61页。

② H. R. 戴维斯：《云南：联结印度和扬子江的链环》，李安泰和少英等译，昆明：云南教育出版社2001年版，第12页。

云南下关，并经昆明达四川叙府（宜宾）。[①] 就在 H. R. 戴维斯 1900 年进行最后一次线路考察的同时，法国也在进行他们从越南到云南昆明的铁路勘探，为此，他在最后的报告中说：

> 作为印度帝国的主人和在与中国贸易份额最大的拥有者，我们不能以旁观者的态度对待外国势力在这两个国家间建铁路。而我们也决不能坐视云南西部贸易从我们的大门口被夺走。云南铁路最困难的部分是在云南府和扬子江之间，并且必须记住，法国并没有任何优于我们自己的条件，在这里两国都面临着同样的困难。法国政府为此毫不犹豫地提供了精神和财政方面的支持，如果英国政府拒绝听取这一警告，政府将因坚持这样的决策而准备失去将来的利益。[②]

修建一条从缅甸经云南到达四川的铁路，成为英国在云南殖民活动的首要任务。而这一行为，也让英国的竞争对手——法国如坐针毡。法国已经把广东、广西视为其势力范围，云南与越南一衣带水，在他们看来，天然应为法国的地盘，岂能坐视英国插足。

三、博弈结构中的法国

英法在印度的殖民博弈，以英国的全面胜利而告终。随着英国对缅甸的占领，使其到达中华帝国的边缘。与此同时，法国也发动了对印度支那半岛的殖民活动，从 19 世纪 40 年起，法国对越南发动了多起战争，1862 年迫使越南阮氏王朝签订了第一个西贡条约；1867 年，把越南南圻全部占领；1873 年，法国攻陷河内，开发红河，在越南享有治外法权；1883 年 8 月 25 日，侵占顺安港，逼迫越南顺化王朝签订《顺化条约》，承认法国对越南的保护；1884 年 6 月 6 日，法国炮制了对越南的最后一个条约《巴特诺条约》，越南完全沦为法国殖民地。柬埔寨、老挝等则沦为法国的保护领地，法国实现了对印度支那的占领。[③]

---

① 段锡：《1910 年的列车》，昆明：云南美术出版社 2003 年版，第 106—107 页。

② H. R. 戴维斯：《云南：联结印度和扬子江的链环》，李安泰和少英等译，昆明：云南教育出版社 2001 年版，第 15—16 页。

③ 王绳祖主编：《国际关系史》上册，武汉：武汉大学出版社 1984 年版，第 185 页。



越南地处热带，多山、森林，人口少，资源贫瘠，法国只是在这里获得一块领地，无法取得更多的商贸利益，而越南天然的地理位置，为其提供了进入中国西南的跳板。所以，法国在越南进行殖民活动的同时，也时刻关注英国在中缅边界的活动，面对英国咄咄逼人的修筑从缅甸经云南到达四川的铁路计划，法国无法忍受其在英法的殖民争夺中丧失优势。

于是，法国于1865年组织了由拉格里(D. de Lagree)领导的探测队，进入云南考察矿产资源，数月后，探测队向法国政府提交了《云南矿说》等报告；1866年法国海军大尉弗朗斯(Francis Garnis)通过对云南的考察，提出了从红河进入云南的线路；1868年，法国海军提督杜梅(Jean Dupuis)同云南提督马如龙签订由杜梅提供军火、食盐，允许其在云南收购锡、铜的协议，于1871年再度探测航道，确定了从红河到蛮耗，改走陆路，经蒙自到昆明的交通路线。[①] 云南丰富的矿产、宜人的自然环境、联结中原地带的战略位置、英国染指云南贸易的计划等，这些因素都使得法国急于打通一条通向云南的交通要道，发展法国对中国的贸易。

战争，一直是西方列强在非西方国家行之有效的牟利手段。1883—1885年，法国发动了中法战争。对于积贫积弱的清王朝，妥协、投降、签约已经成为了不言自明的结果。中法战争还在进行的时候，法国政府就公开宣称向中国"索一些铁路利益"，给法国的冶金工业找一条出路，法国内阁总理说："只想为法国的工业取得中国铁路的一部分，以补偿法国在战争中的牺牲。"[②]1885年6月9日，中法签订《越南条款》，其中第七款中，清王朝被迫同意："日后中国酌拟创造铁路时，中国自向法国业此之人商办。"[③]从此开始，西方列强开始通过正式的条约，在中华帝国掀起了争夺铁路修筑权的斗争。1894年中日甲午战争爆发，日本强占辽东半岛，法国挟着干涉日本还辽的功劳，迫使清政

---

① 段锡编著：《滇越铁路——跨越百年的小火车》，昆明：云南美术出版社2007年版，第65页。

② 海关总署研究室编：《帝国主义与中国海关》第4编，《中国海关与中法战争》，第85—88页。转引自宓汝成：《帝国主义与中国铁路：1847—1949》，北京：经济管理出版社2007年版，第34页。

③ 王铁崖主编：《中国旧约章汇编》第一册，北京：三联书店1957年版，第468页。

府于1895年6月19日签订《商务专条附章》，其中规定："至越南之铁路，或已成者，或日后拟添者，彼此议定，可由两国酌商，妥订办法，接至中国界内。"1898年3月13日，面对德国占领胶州湾、日本占领福建、英国霸占扬子江、俄国租借旅顺和大连的形势，法国向清政府提出四项要求，其中第三项要求重点指出：从越南往中国云南省城修造铁路一道。迫于法国的压力，清政府于4月10日复照法使：中国国家允准法国国家或所指法国公司，自越南边界至云南省城修造铁路一道。[①] 1903年10月29日。中法正式签订《中法滇越铁路章程》，全篇共34条，其主要内容为：中国允许法国从河口至省城昆明修筑铁路，干线造成之后，可展筑支线；铁路用地属于官地的，由清政府无偿划拨，属于民地者，由清政府购拨；修建铁路所需的木料、砂、石任法方就地开采；客、货运价由法国铁路公司自定；中国政府于80年期满时，以法国铁路公司历年账目为凭据，若收入能抵偿铁路投资、股本利息，方可收回路权（参见附录一）。

至此，法国终于获得了一条从越南海防经老街到达云南省府昆明的铁路修筑权，与英国在中华帝国西南边陲的博弈中获得了优势。

第二节　法国修筑滇越铁路

滇越铁路的修筑既是法国对中华帝国殖民事件的产物，也是西方列强之间博弈的结果。作为法国筑路的催化剂，英国人勘测的"滇缅铁路"并没有修建，而法国则是克服了当时难以想象的困难，在云南的山水之间，修筑了一条把云南融入世界的交通要道。

一、线路勘探

滇越铁路，是指法国在20世纪初期修建的，从越南海防到云南昆明的"米轨"线路（滇越铁路轨间距离为一米，人们称之为"米轨"）。在云南省境内，现在这条铁路被称为"昆河铁路"（由于历史的原因，人们都习惯称之为滇越铁路，或者"米轨铁路"，本书从历史与民间叙事的

① 段锡：《1910年的列车》，昆明：云南美术出版社2003年版，第124—126页。

角度出发，采用了“滇越铁路”的旧称）。滇越铁路的整个路线基本上都是沿着河流，在山中穿行，从昆明到宜良，属于相对平坦的高原坝子。从宜良往下行，主要是沿着南盘江、南溪河而行。南盘江是珠江的上游，南溪河段发源于蒙自的芷村，是红河的主要支流。火车行至芷村，往下就是被称为万级阶梯的南溪河河谷，芷村车站的海拔为1 634米，而河口（以中越大桥为基点）的海拔为76.9米，尤其是倮姑站与白寨间最为陡险，44公里的地段，海拔相差1 242米，气候也从亚热带过渡到热带，山脉属于哀牢山山系。闷热的天气，高大的山脉，险陡的地形，茂密的丛林，不仅断送了上万的中国筑路工人的生命，同时也使得法国修筑铁路的公司人员在勘探线路时吃尽了苦头。方苏雅作为负责滇越铁路的主要人员，参与了铁路线路的勘探，他形容云南的高山像埃菲尔铁塔一样高耸入云，只有学猴子，手脚并用一步一步往上爬，有时候为了避免高崖上猴子拨动的石块，他们不得不用枪把猴子赶走，有时候要下到峡谷深处勘测，没有路走，只得用绳索，更多的时候山上没有路，只有砍去荆棘开一条小路，山里的气候变化无常，一会儿烈日高照，闷热得透不过气，一会又大雨骤下，把人浑身淋湿……①

法国于1898年获得从越南到达云南府的铁路修筑权，云南境内的铁路问题由印度支那公共事业局负责。在这之前，法国驻越南总督杜梅于1897年秋，派邦勒甘借考察云南地理为名进行偷测。1898年，法国外交部派出由道路与桥梁工程师吉勒莫多(Guillemoto)组织的考察团，对越南老街到昆明之间的路线进行勘察，选择的路线是从老街、河口、新现河谷、蒙自、建水、玉溪到昆明，即现在人们常说的“西线”，为当局者提供了一份平、纵面图和工程概算，由于论证粗糙，最终没有被采用。1899—1900年，由巴黎银行团重新组建了一个考察团，到铁路沿线进行实地考察，银行团只是对公共事业局的路线进行核对和补充，他们的方案比公共事业局详细，但仍然是最大净坡度为35毫米，最小曲线半径为50米，编制的预算比事业局的多了将近一倍。1901年，法国云南铁路公司把修建云南铁路的任务委托给印度支那铁路建

① 李开义、殷晓俊：《彼岸的目光——晚清法国外交官方苏雅在中国》，昆明：云南教育出版社2002年版，第223页。

筑公司，铁路建筑公司于 1901 年 9 月派出工程技术人员再次对新现河谷进行勘察，实现了最大净坡度 25 毫米、最小曲线半径 75 米的路线勘察任务，但是施工的难度非常大，材料运输、土石方清除很是费劲，施工量大幅度增加。而这一切最终迫使杜梅放弃前两次的考察结果，指派越南殖民政府工程部的总工程师尤里坚（Yuilliere）研究线路走向。尤里坚最终确定了从老街至蒙自的"南溪河"路线，解决了最小曲线半径 100 米、最大净坡度 25 毫米的问题，但是他认为从蒙自到昆明的线路应该继续保留"西线"的部分，实现"东线"与"西线"相结合的最佳选择，因为西线沿途的建水、玉溪、呈贡等地区是云南人口相对集中、物资丰富的地区。但是最终铁路线路选择了从老街、河口、沿南溪河谷至倮姑、芷村、碧色寨、开远，沿南盘江至宜良、呈贡到达昆明的线路，即"东线"。①

在云南修建铁路，首先遇到的是自然环境的险阻，法国从 1898 年开始探测路线，一直到 1903 年才最终完成，先后用去近 6 年的时间，法国殖民局需要解决的不仅是修路的技术问题，还要寻找最恰当的路线，使得在筑路材料的补给、土石方的处理等方面最大限度地节约成本。同时，南溪河谷的天气炎热、潮湿，瘴气盛行，修筑这样的一条铁路，对于法国殖民局充满着挑战。

二、铁路修筑

在路线勘探确定之后，负责云南境内铁路修筑的印度支那滇越铁路建筑公司采用了"分段承包，同时开工，边修边营"策略。建筑公司在蒙自设立工程指挥部，确保筑路方案的制订、筹备，并与承包商、供货人或小包工头签订必要的合同，报董事会批准。②

---

① 滇越铁路线路从西线、东西线结合到完全的东线，由于法国修筑铁路的资料在国内短缺，人们无法了解真正的缘由，在笔者调查过程中，民间、政府资料中流传中各种版本的线路改变理由版本，这些情况，将在后文中详细分析。

② 鉴于国内能找到的关于滇越铁路修筑期间的资料，多是对当时筑路工人工作状况、生存状况的描述，没有具体的数据分析与工程状况，所以，本段是根据法国滇越铁路公司、印度支那铁路建筑公司：《滇越铁路》法文版资料进行总结概括，李晓先生提供，内部资料。

表 2.1　滇越铁路修筑工程区段情况

铁路工程指挥部	第一工程区（0—202 公里）驻地：蒙自	第一工程段：0—59 公里，驻地：老街	包括 1、2、3、附 3 分段
		第二工程段：50—103.5 公里，驻地：88 公里处	包括 4、5、6、7 分段
		第三工程段：104—144.2 公里，驻地：阿碑村，127 公里处	包括 8、9、10 分段
		第四工程段：144.7—203.8 公里，1905 年起独立段	包括 11、12、13、14 分段
	独立工程段（第五工程段）驻地：阿迷州	203.8—268.5 公里	包括 15、16、17 分段
	第二工程区 268—469 公里 驻地：宜良	第六工程段：268.5—321.8 公里，驻地：婆兮，303 公里处，	包括 18、附 18、19、20 分段
		第七工程段：321.8—362 公里，驻地禄丰村，305 公里处	包括 21、22、23 分段
		第八工程段：362—409 公里，驻地：徐家渡，362 公里处	包括附 23、24、25 分段
		第九工程段：409—434 公里，驻地：宜良	包括 26、27 分段
		第十工程段：434—469.8 公里，驻地：昆明	包括 28、29 分段

资料来源：法国滇越铁路公司、印度支那铁路建筑公司：《滇越铁路》，内部资料。

每个工程区包括一定数量的工程段，每个工程段设工程师一名，工程段下设若干分段，分段的工程由一名副段长指挥，必要时，增加一名助理员协助工作。分段的施工委托一名承包商或小包工头负责，并受副段长监督，每个分段的工人和苦力的日常出勤情况专门由一名记工员进行登记，同时还有一些监理负责监督砖石工程的施工情况。滇越铁路沿线一带恶劣的自然环境以及从欧洲来华的昂贵费用，使得在 1903 年全线的承包商和小工头只有 12 个，到 1906—1909 年间，承包商和小工头才增加到 54 个，主要以意大利人为主，而负责铁路修筑的行政人员和技术人员则是以法国人为主。在 1906 年滇越铁路越南段没有完工交付使用之前，从河内经老街，沿红河航道行至蒙自的蛮耗，再用马帮运输至蒙自，根据红河的水流，最少要 25 天，最多要 40 天，

平均30天的时间，这期间要穿越炎热、闷湿的红河河谷，修筑铁路所需的物资、食品、日用品等供应相当的困难。1906年，建筑公司曾强制规定招聘工程技术人员、行政管理人员和财务人员、助理人员、监理员、绘图员等共929人，但是实际招聘到的最大数量是400人，最后强制要求承包商和小工头每人带10—15个工地主任，才使得滇越铁路工地有了1000—1200名工地主任，主要是意大利人。

从欧洲招聘筑路管理人员，在修路中享受着最好的住宿、医疗、薪水待遇尚且如此困难，更不要说在华招募的苦力和筑路工人。从1903年到铁路完工，在法国出版的《滇越铁路》上记载着总共招募了60700人，这其中还不包括在线路邻近地区招募到的临时工人，以及承包商和小工头自己在附近地区招募的工人。由建筑公司招聘的人员如下：

表2.2　滇越铁路招工情况

时间	来源地	人数	小计
1903年	广西	2000	2500
	安南	500	
1904年	广西	2300	12100
	东方边境	1800	
	天津	5500	
	广东	2500	
1905年	东方边境	4000	12100
	福州	1000	
	宁波	1000	
	广东	800	
	宝湖边境	1500	
	安南	3800	
1906年	广西	15000	22000
	安南	7000	
1907年以后	广西	5000	12000
	安南	5000	
	东方边境	2000	
总计			60700

资料来源：法国滇越铁路公司、印度支那铁路建筑公司：《滇越铁路》，内部资料。



在整个铁路修筑的线路中，第一工程区是沿着南溪河谷进行，这里属于热带气候，炎热潮湿，加上住宿条件差、缺医少药以及监工的虐待，工人的生活极其困苦。1907 年革命党人杨正鸿针对中国筑路工人的状况指出六大困苦："地层热带，瘴气熏蒸，一也；水土性毒，不利远人，二也；山多岩石，难以开凿，三也；米粮高贵，工不足食，四也；监工行骗，工多饿死，五也；监工苛虐，鞭挞难堪，六也。"[①]清政府住蒙自铁路局会办贺宗章曾对首批从天津招募的筑路工人的悲惨生活进行了记录：

> 首由天津招到顺直、济南等处苦力六千名来……工棚火食，概由苦力自备，初至春寒，北人皆棉袴长袍，而热已同三伏，或数人十数人为一起，即于路侧搭一窝棚，斜立三丈木条，上覆以草，席地而卧，潮湿尤重，且北人素不讲清洁，即于棚外便溺，秽臭熏蒸，加以不耐烟瘴，到无几日，病亡相继，甚至每棚能行动者十无一二，外人见而恶之，不问已死、未死，火焚其棚，随覆以土；或病坐路旁，奄奄一息，外人过者，以足踢之深涧，其得藁葬者，尚为幸事……先后共埋二千具至谱，于是其未病皆舍命逃亡，不数日而尽，工价未得，路费全无，沿途乞食，转由蒙自入内地……计此次由海道所招来六千名，得由内地逃归者至多不过六七百人而已，其后续由成都、重庆招来，或中途逃散，或到工不未久而逃亡。[②]

针对南溪河谷的气候以及工程实施的难度，建筑公司从 1904 年开始，在老街资助一所地方军队医院，对来自线路最初几公里的施工地段的伤病员给予治疗看护。1905 年建立一所专门为欧洲人医病的临时医院，由一名医生负责。第二医疗卫生站在 35 公里处，附设有临时医院、门诊部，由欧洲籍的医生和护士负责。同样在 45 公里、58 公里、64 公里、88 公里、127 公里处设立了医疗卫生站。1905 年底，南溪地段设立了 7 个大的医疗卫生站，安排了 7 名欧洲籍医生。在开头的 30 公里线路承包地，还另设了为本地人治疗疾病的特设医院，其驻地在 3、15 和 24 公里处。1906 年初，位于 30 公里至 112 公里之间的 14

---

① 杨正鸿：《滇越边务及铁道实况》，《云南杂志选辑》，第 529 页。

② （清）贺宗章：《幻影谈》，善本，云南省图书馆，第 313—327 页。

个承包段内，每段有一个小型临时医疗所，由一名欧洲护士管理，几名安南籍护士在其领导下一同给劳工治病，并到工人宿舍出诊。医疗服务部门在1906年内对两种流行病做出了有效的防治工作。只有两人患鼠疫死于老街，但鼠疫被及时制止了，没有蔓延开来。1906—1908年施工高发期时，为使劳工安心地工作，增加一些必要的设施，如添建清洁卫生的宿舍和食品供应点，建造大米贮藏仓塔，保证食堂供应食品，安装卫生设备等……最后在沿线设立宿营地，方便劳工进入工地工作，建立严密的医疗检查制度，做到每个劳工有一张贴有本人相片的就医卡。但是对于那些贫困的筑路工人，他们更多的人无法享受到这些"西方医疗"的服务。到铁路完工，法国人记载，在修筑这条铁路的过程中，筑路工人死亡为12 000人，仅南溪河段就死亡了约10 000人。对于筑路死亡的工人数，这里的记载肯定少于实际的死亡人数，因为招募的工人中有许多不是建筑公司招募的，这些人的死亡就不可能登记，另外，作为法国官方的总结报告，应该会尽力降低他们为修建这条铁路的死亡人数报告。但也不会如沈燕祖所说的"死于瘴、于病、于饿毙、于虐待者，实不止以六七万计"。

三、天堑变通途

自1906年，滇越铁路越南段完工交付使用后，中国境内的工程进展也度过了最困难的时期。铁路需要的物资、生活医疗用品等可以通过轮船海运到越南的海防港，然后经过铁路运输到中越边境的老街。顺着中国境内铁路沿线的"便道"送到各段区，解决了南溪河谷几万人的饮食与医疗等问题。最初的铁路物资和生活物资是由越南安沛用帆船沿红河运输到云南蒙自蛮耗，再转用马帮通过1903—1904年修筑的"便道"运输到各个工程段，在1906—1908年施工高峰期，骡马多达8 000头。更重要的是，在施工中，人们逐渐开始就地取材，用"烧红土"代替从越南运进的水泥，降低工程造价和节省工程时间，这种方法烧制的水泥在铁路沿线被称为"红毛泥"，铁路完工后被广泛使用在铁路沿线的村镇房屋建筑上。滇越铁路采用边修边营的策略，从1906年开始，河口往昆明方向开始铺设轨道；1908年6月，河口至腊哈地段开始通车；1909年4月，腊哈地至碧色寨营运；5月1日，开远通车；1910年1月，火车通行到宜良；1910年4月1日，全线通车。1906年

11 月 30 日结算耗资：81 387 126 法郎；1906 年 12 月 1 日至 1910 年 4 月，估算 77 079 762 法郎，总计 158 466 888 法郎，包括运行 5 年后，才能动用的工程款 700 万法郎，总共 165 566 888 法郎。[①] 至此，一条 465 公里的铁路开始在云南的山水之间穿行。

在深山密林里沿河而上修建一条铁路，涵洞与桥梁成为沿途另类的风景。滇越铁路 465 千米路段，共有 3 628 座桥梁、涵洞和隧道，其中 20 米以上的桥梁 107 座，有 172 个隧道，累计长达 20 多千米，最长的隧道 657 米，最长的石桥 70 米，最长的钢桥 136 米。[②] 这其中以南溪河谷的"人字桥"最为艰辛，人字桥位于坡度箐与倮姑之间，两站直线距离 3 公里，高度相差 285 米。人字桥架在两座山峰之间，桥面距离山涧水面 72 米，桥身长 67.15 米，由法国工程师保尔·鲍丁(Paul Bodin)设计，钢架结构，全部钢材从巴黎运输过来。从 1907 年 5 月动工，到 1908 年 12 月 6 日竣工，历时近 20 个月。为修建这座桥，死亡工人 800 人。站在人字桥上，才能真正体会到什么是"一桥飞架南北，天堑变通途"。人字桥因为其技术含量高、设计精巧、工程难度大而载入世界道路桥梁史，成为"米轨"线的标志性建筑。由于滇越铁路所经历的地形地貌，使得"英勇的司机、玩命的乘客"在沿线流传。

在"云南十八怪"中有两句话："火车没有汽车快，不通国内通国外"，说的就是这条滇越铁路。100 年前，在全国绝大多数地方还没有现代意义的交通工具时，云南这个华夏边缘地带，却有着一条通向世界的交通线，火车蜿蜒地爬行，时速在 30 公里左右。第一日从海防出发，经嘉林到河内，需三个小时；第二日自河内到老街，经过富梅，早上 7 点出发，下午 5 点到达；第三日自河口到阿迷(开远)，早晨 6 点出发，下午 7 点到达，经蚂蝗堡、南溪、马街、老范寨、大周塘、腊哈地、白寨、湾塘、坡度箐、倮姑、戈姑、落水洞、芷村、黑龙潭、碧色寨、大庄、大塔等十八站；第四日自阿迷到昆明，早晨 6 点出发，下午 5 点到达，途径小龙潭、巡检司、大龙潭、拉里黑、热水塘、婆溪、小河口、西洱、糯租、禄丰村、徐家渡、滴水、狗街、羊街、宜良、可保村、前所、水塘、七甸、呈贡、獭

① 云南省地方志编纂委员会：《云南省志·铁道志》，昆明：云南人民出版社 1994 年版，第 34 页。

② 段锡编著：《滇越铁路——跨越百年的小火车》，昆明：云南美术出版社 2007 年版，第 147 页。

米珠、西庄、九门里、索珠营等大小二十六站。[①] 原来平均 30 天的路程，现在只需要 4 天就可以完成。

1910 年 4 月 1 日，西方节日中的“愚人节”，在云南府的“唐子巷”（滇越铁路昆明站原址）也进行了一场“西方”对“东方”的愚人庆典。在这个中华帝国边缘的都市，千百年来有的只是人拉马驮的运输方式，人们不知道火车为何物，贴切地称之为“铁牛”，他们想知道这个“铁牛”怎么有那么大的力气驮运那么的货物，它要吃什么。西方以现代技术的代表自居，傲视着这块土地上“无知”的百姓，终于他们不再是“蛮夷”，而是现代文明的主导者。本来以掠夺为目标的工程在特许权公司董事、总经理热丹的庆典发言里是这样表述的：

> 铁路成了云南省绝对必不可少的通向大海的出口通道，借此可保证该省的基本利益得到最大全面的发展……铁路产生的相互之间的利益关系，表现出法中两国之间和云南省与印度支那之间紧密携手合作的友好往来关系，将不断向前发展。

作为大清帝国的代表，云贵总督的李经羲出席庆典仪式的发言多少充满着无奈与讽刺的意味：

> 铁路的修建意在将各地的交通连贯起来，中国与法国即能相互通商，从而使之成为共同利益的源泉，并谋取两国的最大利益……这个盛会不仅是两国的喜庆节日，也是我本人的节日。借此隆重的时机，请允许我向法兰西政府和印度支那总督阁下表示我衷心的祝贺。[②]

一条法国人强制索取特权修筑的铁路，在这个庆典上，完全成了商业行为，成为了获得共同利益的利国利民的工程。仪式庆典成了大清帝国的喜庆节日，法国人愚弄了国民，作为大清帝国的代表也玩弄了自己的子民。

1910 年 4 月 1 日，位于云南昆明翠湖湖畔的云南陆军讲武堂放假一天，校长李根源对讲武堂的学员说：“国家主权丧失于法国人，吾辈

---

① 云南省志编纂委员会：《续云南省通志长篇》中册，1985 年，第 1000 页。

② 热丹与李经羲的发言，资料来源于法国滇越铁路公司、印度支那铁路建筑公司：《滇越铁路》，内部资料。

军人将来势必雪此之仇。"并让学生们去火车站参观滇越铁路通车仪式，接受教育。作为中国较早的新式军队，他们已经意识到中华帝国作为主权国家之主权的丧失，但是作为中华帝国边缘的边民，面对张灯结彩的庆典仪式，图的只是看热闹。通车庆典仪式，对于铁路自身来说，彻底完成了从物(object)到事物(things)"通过仪式"的转变。

法国人原本期望能够经营铁路 80 年甚至更长的时间，但是在二战中法国很快就成了德国的阶下囚，而此时日本则对东南亚地区全面入侵。1940 年 9 月 10 日，国民政府根据《滇越铁路章程》第 24 条规定："万一中国与他国失和，遇有战事，该铁路不守局外之例，悉听中国调度"，成立"滇越铁路线区司令部"，行使对滇越铁路的调度权。同年，因为日本占领越南，为了阻止日本沿着铁路进入中国，国民政府命令炸毁红河上的中越大桥与河口的铁路隧道，并拆除了河口至碧色寨的钢轨。1946 年 2 月 28 日，中法两国在重庆会谈，国民政府外交部长王世杰与法国驻华大使梅理霭签订了《关于法国放弃在华治外法权及其有关特权条约》，明文规定废止 1903 年签订的《滇越铁路章程》。中华人民共和国成立之后，于 1957 年重新修建了从碧色寨到河口的铁路线，恢复通车，从而使得山沟里再次响起火车的汽鸣声，也使得滇越铁路作为滇南的主要交通动脉，为边疆地区的发展贡献了新的力量。2003 年，由于滇越铁路运输量小，速度慢，以及沿途高速公路的发展，昆明铁路局决定停运滇越铁路的客运，保留货运。一下子，本来热闹的铁路冷清下来，人们习惯的"小火车"逐渐淡出了视线。那个在山水之间勾画出美丽弧线的"小火车"成为了一个时代的记忆。而今，面对这几乎是沿着当年法国人勘测的滇越铁路"西线"的、所谓"泛亚铁路云南东线"①渐将完工，滇越铁路作为现代交通工具的使命也要告终，

---

① 泛亚铁路起于新加坡，止于中国云南省昆明市，它的建设将彻底使中国与东盟从交通运输上联为一体。东盟国家提出，泛亚铁路新加坡一吉隆坡一曼谷段利用既有的长 1944 公里的"米轨"铁路，曼谷至昆明通道有东、西、中三个选线方案。结合东盟国家建设方案，中国制定了中国境内泛亚铁路三大建设方案，即东线中国至越南、西线中国至缅甸、中线中国至老挝国际铁路通道，均纳入了国家《中长期铁路网规划》。据昆明铁路局滇南铁路建设指挥部介绍，泛亚铁路东线云南段从昆明出发经玉溪、蒙自至河口。泛亚铁路东线云南段可望于 2013 年实现全线通车。其中玉溪至蒙自段将分段通车，2010 年底玉溪至通海将先期通车，2011 年底实现全线通车。泛亚铁路东线云南段全线约 334 公里建成通车后，乘火车从昆明至河口仅需 3 个多小时。根据设计要求，泛亚铁路东线云南段玉溪至蒙自、蒙自至河口段设计时速均为 120 公里。

但这条行经百年、承载了中国近现代百年历史的滇越铁路，已经融入铁路沿线区域、都市、社区、群体以及个人社会生活中，承载了边民社会的历史、记忆与自我。

小结

对于特定“历史事件”的理解与认识，不能从历史事件本身来进行，一方面需要把历史事件放置于当时的情境中，从历史事件不同主体的文化图式出发，探寻历史事件的意义。另一方面，需要把“历史事件”放置于“长时段”的发展阶序中，把握“历史事件”对事件主体的影响。“短时段”现象只构成了历史的表面层次，它转瞬即逝，对整个历史进程只起微小的作用。“中时段现象”对历史进程起着直接和重要的作用。只有“长时段现象”才构成历史的深层结构，构成整个历史发展的基础，对历史进程起着决定性和根本性的作用。这三种历史同时存在，就像潮汐深处运动之上的波浪。[①] “事件之物”作为“历史事件”的结果，对于这样的一个“物”意义的研究，同样需要用此方法进行，不仅要关注“事件之物”发生的国际、国内以及区域的舞台背景与主体结构，从不同主体的文化图式来理解事物的意义，还得把“事件之物”放入历史的长河中，才能把握“事件之物”的生命历程与文化意义。

从 1903 年至 1910 年，作为西方殖民者之一的法国，在东方的中华帝国边缘修建了滇越铁路，使得云南这个处于云贵高原的边疆省份被动地进入了现代世界体系之中。滇越铁路轨间距离为一米，人们习惯称之为“米轨”，相对于现在的标轨火车（轨距为 1.435 米），“米轨”上运行的火车人们称之为“小火车”。滇越铁路作为西方商品输入与资本输入相结合的特殊产物，在其生产的过程中，以及此后的社会发展历程中，为云南边疆地区的经济社会文化发展书写出不同的历史。作为法国入侵中华帝国的象征符号物，滇越铁路于中华帝国来说，展示的是一幅惨痛的主权分割时局图；于铁路沿线的乡民来说，意味着土地被霸占，家园遭到入侵，他们无法阻止法国人的进入，但是他们可

① 费尔南·布罗代尔：《菲利普二世时间的地中海和地中海世界》，唐家龙、曾培耿等译，北京：商务印书馆 1998 年版，第 8 页。



以通过自身的方式来构建历史，进行民间叙事；于绅商来说，可以利用其在社会中的地位与影响力，来影响地方政府的决定，尽力去减少西方帝国对乡间的渗透。作为西方技术的载体，法国殖民者在给人们带来痛苦记忆的同时，也发生了现代西方技术的渗入，让边民社会很早就发展出现代工商业，品尝到现代生活的甜蜜，即使是悲哀的甜蜜。西方的都市文化、信仰文化也沿着铁路，很快地普及到铁路各个站点及其沿线地域，使得边民社会本已多元的文化形态更加的丰富。

第三章　滇越铁路与边民叙事

滇越铁路穿行于滇南的群山之间，跨越珠江与元江（到中越边界为红河）两大水系，途径哈尼、彝、苗、傣、壮、瑶、回、布依、拉祜等少数民族的生活区域，经历百年风雨，在不同的历史进程中，勾画了沿线区域不同的社会画卷与社会记忆。

在云南，可以与滇越铁路工程相媲美的是“滇缅公路”，一条由中国人自己设计、用手挖出来的公路，跨越了滇西的澜沧江、怒江，穿行于几乎整个横断山区，沟通云南与缅甸的国际通道，而这条公路的线路基本上采用了 1900 年左右英国“滇缅铁路”的勘探路线。1937 年北平、天津、南京相继失守，东部沿海地区的海岸线基本上被日本封锁，中国急需开辟新的出海通道。云南地方政府向南京政府建议修建滇缅公路。滇缅公路起于昆明，终于缅甸腊戌，全长 1 146 公里，中国境内昆明至畹町段，长约 959.4 公里。

1937 年 11 月，云南省公路局开始测量，12 月，滇缅公路工程全面展开。滇缅公路下关至畹町段长 547.8 公里，需穿越横断山脉的怒山、云岭、高黎贡山，跨越漾濞江、澜沧江、怒江，沿途多急流大川，悬崖陡壁，且为瘴疠之区，多恶疾凶病。据统计，筑路之时，工人人数达 11.5 万，最多时有 20 余万，来自彝、白、傣、苗、傈僳、景颇、阿昌、德昂、回、汉等十多个民族。筑路工人工具自带，行李自备，步行四五日，风餐露宿，方至工地，又多住山洞草棚，盖破被、麻布、棕衣，施工全靠两手开挖，肩挑人扛。粮食不继，则早上吃干，晚上喝稀，又掺杂野菜。白天挖路，晴时一身汗、一身灰，雨天一身湿、一身泥。加之瘴疠流行，天天有人病倒死亡，工棚旁边的山上，每天有新添的坟茔。为了补充劳力，妇女也上了筑路工地。1938 年 8 月 31 日，滇缅公路全线通车，9

个月的施工，完成土石方1 233万立方米，筑大中桥梁7座，小桥522座，涵洞1 433座，铺路面800余公里，云南人民也付出了巨大代价，男女民工和技术人员伤亡万人多，死于坠石、坠江、爆破、塌压、瘴疠者、不少于两三千人，死亡率达1.5%！甚至有尸体腐于山林之中，后才被发现。[①] 从地形地貌上来说，滇缅公路所经历的区域远远比滇越铁路更为艰难，从筑路工人的生活条件、使用工具以及劳累程度上讲，也不会比滇越铁路上的工人低。但是这样的一条公路，为二战期间境外物资的输入提供了一条生死运输线，从而得到了正统历史的美化书写。

两条边民社会现代运输线的修筑，主要的区别是修路的"主导者"的差异。铁路成了殖民的象征符号，公路成了边民群众的爱国标识。那么，在法国人修筑滇越铁路的过程中，沿途边民又是如何从自我的文化层面去理解国家主权的丧失？历史又是如何书写边民的行为？作为一条现代的运输线，西方的商品、贸易、科技、文化的进入，对于相对封闭而传统的边民社会，人们又是如何去构筑地方现代社会图式？

第一节　乡民：现代主权的民间阐释

本尼迪克特·安德森(Benedict Richard O'Gorman Anderson)认为民族是一种想象的政治共同体——并且，它是被想象的、有限的，同时也是享有主权的共同体。[②] 西方现代民族国家的建构过程也是其在世界范围内殖民的过程，建构民族国家的支柱理念——主权思想也随着殖民活动而播散到殖民地世界。西方国家在对中国开始殖民侵略的时候，中国还是处于清王朝统治下的王权政治，人们对于"主权"还没有确切的认识，他们从传统的文化系统里寻求西方的进入的不合理性。按照"地方性知识"系统赋予他们对自身权益的维护模式，来反抗作为"他者"的西方入侵。

---

① 卓维华主编：《新编昆明风物志》，昆明：云南人民出版社2001年版，第407—409页。

② 本尼迪克特·安德森：《想象的共同体——民族主义的起源与散布》，吴叡人译，上海：上海世纪出版集团2005年版，第6页。

一、主权与王权的文化对接

现代民族国家建构的三重要素包括：主权、领土、人群，而是否享有完整的主权是民族国家建立与否的根本性标志。主权的思想始于让·博丹(J. Bodin)，他把主权定义为超乎于公民与臣民之上，不受法律限制的最高权力。主权具有绝对和永久的性质。绝对性，是指它的至高无上、不受限制以及不可分割。至高无上，就是说主权高于其他任何政治权力；不受限制，就是不受法律的限制，既不受前人制定的法律限制，也不受主权者自己制定的法律限制；同时，主权又是统一的、不可分割、不可转让的。主权的内容包括：立法权；宣布战争、缔结和约的权力；任命官吏权；最高裁判权；赦免权；有关忠节、服从的权力；铸币权、度量衡的选定权、课税权等。[①] 霍布斯(Thomas Hobbes)认为主权是国家的灵魂，包括立法、决定和平与战争、统帅军队、任免官吏、征税、审判、授勋等各项权力等，凡是与公共和平、安全有关的一切事务都属于主权的内容，主权具有至高无上、不可分割、不可转让的性质。主权者不能将其权力的任何部分授予或转让他人。[②] 卢梭(Jean-Jacques Rousseau)认为，主权实质上由公意构成。主权是绝对的、神圣的、不可侵犯的，任何公众决定、任何一种根本法律，都不可能约束人民共同体。主权是不可转移的，因为主权者是一个集体的生命，有自己的意志，所有主权只能由人民掌握。主权是不可分割的，因为某一部分人的意志不成为公意。主权是不能被代表的，因为公意是不可能被代表的。[③]

布丹、霍布斯、卢梭三人关于主权的论述，成了现代民族国家建立的理论依据，他们强调主权的绝对性、神圣性、最高性、不可分割性以及不可转让性。而在处理民族国家之间的关系时，格劳秀斯(Hugo Grotius)认为所谓的主权，就是说它的行为不受另外一个权力的限制，所以它的行为不是其他任何人类意志可以任意视为无效的，这些权力包括：颁布法律、司法，任命公职人员，征收捐税，决定战争与和平的问

① 徐大同主编：《西方政治思想史》，天津：天津教育出版社2005年版，第145页。
② 同上书，第197—198页。
③ 同上书，第249页。



题，缔结国际条约等权力。[①] 格劳秀斯关于主权的分析，主要是从国际法的角度考虑问题，因为在现代世界体系中，国际事务的主要行为体是主权的民族国家，主权对外是独立的。即使是一战后的国联与二战后的联合国等民族国家构成的政府组织，参与国只是针对一国无法解决的国际问题，在自愿的基础上"让渡"出主权的"部分使用权"，而民族国家对主权的所有权在当今国际体系中仍然是至高无上的。因为主权是一个民族国家的神圣之物，而神圣之物是一种与事物起源的联系，这种联系中有着人的想象性复制的加入，并占据了人的位置。换言之，神圣之物是某种类型的关系，人们以此来维持与事物起源的联系。[②] 所以，除非民族国家消失，否则主权将是民族国家行为中的首要看护对象。20世纪跨国界的全球交往得以持续迅猛的发展，但本质上这不应被视为国家主权的削弱过程。恰恰相反，它本质上正是当今民族国家体系在全球范围得以扩张的主要条件。[③]

上述的分析是基于现代民族国家来谈论主权，而在1898—1910年间，法国人对大清王朝的殖民，获得了铁路的修筑权并完成这条铁路的修筑。这一时期，中国还处于前现代民族国家的王朝统治时期。王朝的统治，只有王权而没有主权的概念，同样也只有臣民而无公民。传统的"一点四方"的宇宙观使得王朝的所有事物都环绕着一个至高无上的中心四周，"国"是"家"的扩展，四周只有边缘而无边界。清王朝延续了明朝的行政机构，在地方上大致分省、府、县三级，总督、巡抚为掌握行政、军事、监察大权的高级地方官员，布政、按察两使为督、抚的属官。县级以下就是所谓的乡野，由乡绅、家族、头人按照"乡土中国"的村规民约来维系地方的社会秩序。生活在乡村的臣民，对于他们来说最重要的生活资料是"土地"，乡下人离不开土地，因为在乡下住，种地是最普通的谋生办法。[④] 法国人通过战争，牟取了在云南至越南之间修筑一条铁路，对于铁路沿线所占用的土地"属于官地的，由清政府无偿划拨，属于民地者，由清政府购拨"。也就是说，修筑铁路

---

① 徐大同主编：《西方政治思想史》，天津：天津教育出版社2005年版，第166页。

② 莫里斯·古德利尔：《礼物之谜》，王毅译，上海：上海人民出版社2007年版，第207页。

③ 安东尼·吉登斯：《民族—国家与暴力》，胡宗泽、赵力涛译，北京：三联书店1998年版，第6页。

④ 费孝通：《乡土中国　生育制度》，北京：北京大学出版社2007年版，第6页。

对于乡土人群来说，最大的损害是面临着土地的丧失。无土的农民，也就意味着无根。所以对于乡民社会来说，“土地”就成了“不可让与之财产”，其积累了人类自身的历史、传说、神话，是权力、地位、等级的象征和保证。[①] 对于一个家庭来说，土地是珍贵/神圣之物，处理的是人与人/祖先的关系，一般情况下不能买卖，但有的可以通过馈赠或继承而获得；对于一个王朝来说，土地更是神圣之物，处理的是人与神之间的关系，原则上不可交换和买卖，属于“家天下”所有。“普天之下，莫非王土；率土之滨，莫非王臣。”守住疆域内的土地，才能维护其统治的正统性。土地对于一个家庭、家族、王朝来说都是神圣的，不可转让、不可出售的而必须保留之物。丧失了土地，也就丧失了其存在的基础，因为这片土地是祖先的延续，体现着最大的想象性权力，因此也就是具有最大象征性价值的物件。

现代民族国家里，原来那些不可转让的神圣之物，转变成了现代政治的宪法、主权等。宪法是在民族国家范围内所有人群共同体确定自我身份的想象性存在，不会因为市场关系、商品交换而发生转移与赠与。宪法不属于任何个人的财产，它是那些因选择了它、“投了它的票”因而尊重它的人共同的不可转让的财产。一部共和国的宪法是一个共同体的公共之物，它设定了那些选了它的公民集体存在；同时这些人也得作为公民来行事，而不是某个西方或东方的具有神权的国王的顺从臣民。[②] 主权作为在一个特定界限范围内国家行为体身份的最重要标志，在现在民族国家的世界体系中，对内具有最高的统治权、管理权、合法垄断与行使暴力的权利，对外享有平等权、独立自主权等，因为主权是伴随民族国家的形成过程而确立的，是民族国家内部人们对自然权利的让渡而形成的，是作为世界民族国家体系中，区别、识别自我的文化符号。现代民族国家和前现代国家相似的地方是都有“必须保留之物”和“不能用于交换之物”。前现代国家的珍贵之物如王权以及体现王权的领土等，而现代民族国家必须保留之物就是国家主权。近代的西方殖民行为，就是西方殖民者利用自己的经济、军

---

① Annette Weiner, “Inalienable Possessions”, in *Inalienable Possessions: The Paradox of Keeping-While-Giving*, Berkeley: University of California Press, 1991, pp. 1—22.

② 莫里斯·古德利尔：《礼物之谜》，王毅译，上海：上海人民出版社 2007 年版，第 251 页。

事、科技等的优势，强迫非西方国家让渡或部分让渡了其必须保留之事物——主权（民族国家的主权，非民族国家的王权），对于王朝社会来说，直接体现在强行地进入王朝的领土范围，割地、租借、划分势力范围以及在势力范围内开展掠夺活动，所有的这一切活动，首要的条件是对“土地”及其空间的占有。

二、民间叙事中的他者丑化

土地作为乡民的神圣之物，是他们谋生的手段，如果不是为了活命，他们不会把自身的立根之地出售。而对于王权来说，土地是“皇家”所有，在法国人的枪炮威胁下，危及了自身的统治，他们开始转让土地。即使这样，转让的也只是土地的使用权，而不是所有权，“给予但又同时保留”(keeping-while-giving)。[①] 神圣之物必须回归，不然王朝也无存在之根，所以在和法国签订条约时，还是规定了铁路经营80年（后改为75年）后，中国有权收回。王朝以条约的形式来确立神圣之物的回归，而乡民则是以民间的方式来守护他们的“土地”。诋毁他者，是他们选择的另类抗争。

在蒙自一带，人们对于当时法国如何获得铁路修筑权，就存在这类“丑化”的叙事。同类的叙事也被记载在当地的文史资料中。大意是清政府在法国的催逼之下，同意由法国代表先与云南当时的行政长官共同协商草拟“路章”。1898年6月，法属越南总督保罗·杜梅在精心策划之后，亲自率领随从10余人进入云南。当时清廷的云南总督崧蕃，是个腐败无能而又胆小怕事的人，一听说洋总督要到云南游览观光，他既喜出望外，又诚惶诚恐。他想讨好洋人，趁机找一个“洋后台”，又怕照顾不周，得罪了洋大人，丢了乌纱帽，于是这位崧蕃大人里外忙个不停，等侯洋大人的到来。8月初，杜梅等10多人从越南抵达昆明，崧蕃等人卑躬屈膝地迎接洋大人进城。当晚，杜梅在法国驻昆领事署举办酒宴，感谢松蕃的热情欢迎，受宠若惊的崧蕃出席了酒会，喝得酩盯大醉，丑态百出，杜梅乘着崧蕃酒酣神乱之际，拿出早已拟定好的《中法滇越铁路章程》，要崧蕃签字盖章，这时的崧蕃已是精神恍

---

① Annette Weiner, “Inalienable Possessions”, in *Inalienable Possessions: The Paradox of Keeping-While-Giving*, Berkeley: University of California Press, 1991, pp. 1—22.

惚，神志不清，在甜言蜜语的哄骗下，昏庸无能的总督大人连“路章”条款都未看清楚写的什么就糊里糊涂地签了字，杜梅拿到这个强加于中国政府的不平等“路章”，真是如获至宝，难以置信。他们担心崧蕃酒醒反悔，不敢在昆明多留，借口怕白天中暑，必须连夜出城，在法国驻昆领事署的协助下，骗开城门，星夜溜走。丧权辱国的“路章”就这样出笼了。[①]

对于民间叙事与文史资料的记载，如果稍加推敲，便能分辨出其不符合当时的历史事实。根据《滇越铁路章程》记载，当时主持此项章程签约的是法国公使吕班和清政府总理衙门的庆亲王奕劻；其次是文中所说的在法国驻昆领事署当时并不存在，因为法国云南名誉总领事方苏雅到达昆明的时间为1899年9—10月间，在他到达之后，选择了翠湖边上的“黄花馆”作为法国驻滇总领事馆，而此前法国的领事馆是设在蒙自。从这个事情可以看出，边民社会对于法国强占土地筑路以及清王朝在法国人面前卑躬屈膝的姿态，在无能为力的情况下，一同丑化。

此外，在整个滇越铁路的修筑过程中，南溪河谷一带因为交通困难，高山深壑，气候闷热，瘴疠横行，成了滇越铁路线上死亡人数最多的工程区。虽然滇越铁路建筑公司也增加此段的医疗设备和医护人员，改善工人的住宿条件，他们曾经雇用安南人（越南人）在老街至铁路50公里处之间搭建了一些“竹篱笆”屋，在50公里之外处，用金属架、金属纱网以及瓦楞铅皮或油毛毡建筑工房。[②] 但是南溪河谷的土方工程主要是石块，在工具简陋的条件下，人们很难对这里的招工有多大的兴趣。同时艰难的筑路环境，使得筑路工人出现大量的伤亡，所以这里的工人一度非常紧缺。滇越铁路沿线的村落流传着这样的说法：当时法国人为了招到更多的工人以及刺激工人挖石方，建筑公司在每个枕木距离之间放上一块大洋，洋钱下面的石方挖完，大洋就归工人，但是工人实际一天也无法做完那个洋钱下面的土石方，更何况，建筑公司会以各种理由拖欠工款。对于修建“人字桥”，人们更是认为建筑公司的管理人员就是草菅人命。人字桥是滇越铁路标志性

---

① 杨应聪：《滇省铁路超——滇越铁路昆河段斗争史》，《蒙自文史资料》第三辑，1998年，第14页。

② 法国滇越铁路公司、印度支那建筑公司：《滇越铁路》，内部资料。

的建筑，以其雄壮、险峭、精细而载入史册，当年修建这座桥梁的时候，印度支那建筑公司记载一共死亡工人 800 人，而民间认为根本不止这个数字。他们说，当时要在悬崖上挖山洞，因为距离山谷太高，长期在恶劣环境下操作的筑路工人根本无法承受那些高难度作业，很多人都摔下山谷，跌死了。为了能保证按时完工，管理人员想出办法，规定在悬崖上每敲一锤，赏一块大洋，以十锤为单位，但是每到快十锤的时候，他们就想办法把系在工人身上的绳索弄断，工人就摔下山崖跌死了。

虽然这些民间的口头叙事经不住逻辑的推敲，但是从另一个层面反映了当时乡民面对家园土地被占用而又无能为力时的心态，人们以自己的方式，对视为神圣之物的土地被侵占的事件进行表述，以此来说明土地是“我者”的，我者对其拥有所有权。

三、民间叙事中的自我抬高

自 1898 年法国开始勘测滇越铁路的修筑路线，最初的勘察路线就是原来传统的马帮古道，沿着红河谷，至蒙自的蛮耗，然后经蒙自、建水、通海、玉溪、呈贡到昆明，人们习惯称之为“西线”。但是从河口至蒙自的下段地区，无法解决最小曲线半径 100 米、最大净坡度 25 毫米的问题，后来法国印度支那越南总督杜梅派尤里坚重新勘察，其提出下段经南溪河谷至蒙自的线路，上段保留原来的经建水、玉溪至昆明的路线。但是这条筑路建议最终还是没有能被杜梅采纳，最后的铁路线路是从河口、南溪河谷、芷村、蒙自碧色寨、开远、宜良至昆明，即所谓的“东线”。

人们对建筑公司放弃红河谷的理由有着明确的解释，因为当时这条线路首先就是无法解决筑路要求的曲线半径与净坡度的问题，而且红河谷的地质较软，缺少筑路需要的石材，所以技术因素使得法国人最终放弃了从红河谷选择路线。但是对于法国为什么没有采纳尤里坚的自蒙自起继续保留原来的“东线”，没有明确的解释，就现有的资料与民间的调查来看，一致认为“东线”的上段经过人口稠密、物产丰富的地带，建水、通海一带的绅商和人们担心铁路侵占他们的土地，掠夺矿产，刨挖祖坟，扰乱乡民而起来反抗法国人修筑铁路，最后迫使法国人改变线路，沿南盘江而上，经过的地方多山地，而且人烟稀少。如

《续云南通志长编》记载：滇越铁路原线路滇境部分，系由河口经屏边，新现至蒙自为下段；再由蒙自通过本省富庶区域之建水、通海，玉溪等处至昆明为上段。毛路已辟至蒙自城南三十里之阿三寨，电线已架至蒙自县城，嗣因建水等地人民纷起反抗，乃改测新线，由河口沿芷村河（南溪河）经芷村至阿迷（开远）为下段，有阿迷沿南盘江，经宜良至昆明为上段。[①] 而此处所说的人们的反抗具有典型意义的是 1899 年 6 月份的"杨自元焚烧洋关"和建水的"周云祥起义"。这两次事件，法国的《滇越铁路》上也有记载：一九〇一年（实际为 1899 年）铁路工程刚开始筹备，一个令人难以理解的地方性暴动，在离蒙自西北三十五公里的高原地区发生了。这里蕴藏极为丰富的锡矿，有着三万多个喜欢闹事的劳工，在各种煽动势力的推动下，他们走路到蒙自，火烧了海关，围攻了法国铁路公司，迫使法国领事决定把正在研究选定线路的机构与工程师从这个地区向东京撤退。1903 年，同样的骚乱再次在个旧出现，锡矿工人向蒙自进攻，殴打曾经派过二百人的部队镇压过他们的县令。蒙自已告急，应当地政府的请求，铁路和海关的所有欧洲人都武装起来保护租界，但经过几天的提心吊胆以后，锡矿工人又转移到临安（建水）去了。正当蒙自发生这些事情的时候，铁路工作人员正在沿线进行考察，他们却成了边民的仇视对象。因而驻云南法国领事经云南当局的同意，决定把工作集中在云南府（昆明）。这就使铁路修建事业的筹备工作第一次遭到瓦解，然而据说中国政府以一万五千武装围攻临安，平息了暴乱……六月间，研究工作重新恢复，工程可以继续筹备组织，但是也还需要一定的时间来恢复精神和物质上的安定，以及纠正在动乱中造成的影响。[②]

杨自元、周元祥究竟何许人？清政府负责滇越铁路协办的官员贺宗章在其《幻影谈》记载了相关情形："法修滇越铁路，初勘路线，得委段员保护，适点匪蛮河构乱，二十九年，予以文山县奉委开临营务处，亲赴前敌，剿抚兼施。"此次剿匪指的就是杨自元的暴动。他认为"周云祥本临安匪徒，迭犯大案，镇府奉令会缉，竟率死党五六十人，窜入个旧，两院严责临、个文武追拿务获，而群匪推之为首，各厂复阴济以

① 云南省志编纂委员会：《续云南省通志长编》，1985 年，第 1012 页。

② 法国滇越铁路公司、印度支那建筑公司：《滇越铁路》，第 49 节，内部资料；又见昆明铁路局党史资料征集、工运史编写组编《昆明铁路局解放前工运史》，第 18—19 页。

资,勾结土匪,同时蠢动,且蒙自为通商口岸,法设领事,医院、教堂林立,又值滇越铁路开办之初,水路运送材料,外国工程师等,往来如织,余既至蒙,奉办点匪……"[①]法国人认为是暴动,清政府认为是匪乱的两次民间活动,为什么都被沿途的人们看成了迫使法国改变铁路线路的主要原因? 三者对于同样的事情,选择了不同的表述,进行历史的建构。

杨自元和周云祥,在地方叙事中成为了英雄,那么二人究竟何许人也? 杨自元,蒙自大屯坝杨家寨人,因所办锡矿尖位(矿场)被人霸占,而诉之于公堂,对手与官方勾结,他败诉后被判入牢,其弟劫囚车,将其救走。所以杨自元痛恨官吏,打算报仇泄愤。此时恰逢法国人尤里坚在建水一带勘测路线,所以杨自元家恨交织于心,决定首先攻杀洋人,泄愤官府。最终焚烧了蒙自关内税务司房屋,逃走四年后,被官方捕杀。[②] 周云祥,建水人,15 岁在个旧矿山当"砂丁"(矿工),后办小尖子(矿场),被其族人霸占,回乡种地。1900 年,因痛打调戏妇女的清兵,遭到追捕,后逃到个旧的大户人家朱恒泰家,在其家族的资助保护下,常率数十人以聚赌抽头度日。1902 年因杀人被通缉,遂号召矿工起义。适逢朝廷允许法国在滇筑路、开矿,就提出"阻洋占厂、拒洋修路、除暴安良"等口号。先后攻下个旧、蒙自、建水等地,后被清政府镇压。[③] 从现有的资料记载可以看出,杨自元、周云祥二人并非善辈,其都是以反对洋人筑路为借口,来实现自己的目的,所以官方认为他们是"匪患"。但是对于乡民来说,一个反对"洋人"的号召,足以让他们在面临家园土地丧失的时候,掀起他们的激情,从而"结构性失忆",对事件进行了选择性记忆。不过这两次的民间运动,的确严重地干扰了法国勘测路线的活动,使法国殖民者把他们勘测路线的人先后撤离到越南和昆明,延缓了筑路的进程。

在开远调查时,原开远大庄中学退休校长告诉笔者,大庄的车站并不在现在的大庄镇上,而是在远离镇上 5 公里左右的"羊街"镇,此外,铁路经过大庄的时候,是从周边的山上走,一直到草坝,才开始从

① (清)贺宗章:《幻影谈》,善本,第 182 页。

② 马竹庵:《杨自元攻焚洋关》,《蒙自文史》第一辑,1996 年,第 218—219 页;又见《个旧市志》,1998 年,第 1524 页。

③ 红河州志编纂委员会:《红河州志·人物志》,北京:三联书店 1995 年版,第 94 页;另参见《个旧市志》,1998 年,第 1535 页。

平地上经过，占用了不少田地。大庄站台在羊街，即所谓的“此大庄非彼大庄也”。老校长说，当时铁路修到大庄附近的时候，时任四川提督的大庄人马维骐（回族）号召乡里人，阻止铁路从村里经过，说铁路压断“龙脉”，毁了村庄的风水，占用耕地。在这里找不到更好的理由来解释为什么铁路没有穿过大庄耕地，而是沿山而行，估计与线路的整体走向有关。但是乡民以其自我的解释方式，来诠释他们对家园土地的捍卫。

四、线路选择的他者表述

铁路沿线的人们以其特有的方式来“丑化”殖民者的行为，对历史事件进行选择性记忆，“抬高”乡民行为在铁路线路变更中的作用，从而尽力减少对神圣之物——土地丧失所带来的痛苦。在清王朝的后期，中国社会出现的“百姓怕官、官怕洋人、洋人怕百姓”的怪圈里，这些的民间叙事多少给人们一种可以相信的真实性，如果没有法国修筑滇越铁路后的报告被引入国内，那么滇越铁路线路的变更只能是因为当时的民间抗争，而迫使法国人作出改变。笔者在调查的时候，恰逢李晓先生正在翻译一本法国滇越铁路公司、印度支那铁路建筑公司在滇越铁路完工后写的总结报告——《滇越铁路》（又称为《云南铁路》），里面详细记载了当时对于线路的勘察与选择，通过铁路线路的曲线半径、净坡度、土石方等综合考虑，建筑公司最终决定放弃了人口稠密的蒙自、建水、玉溪、呈贡至昆明线路，而采用了蒙自碧色寨、开远、宜良至昆明。因为“西线”从蒙自出发，175 公里处到 185 公里处重新上坡，穿越山地，然后往下走到 210 公里处，在这一段里程中，线路蜿蜒于黏土特别多的地段中间，只能用每米 25 毫米的净坡度。从临安河谷到达西江山谷，必须穿过一座群山，这座群山两边斜坡，中间凸出，在那里，必须一直以每米 25 毫米净坡度向上爬，直到 273 公里处。然后以同样的坡度下穿接近广益的黏土地段，一直到 290 公里处。从这里开始线路溯江而上，除了玉溪大平坝外，一直到 380 公里处，线路海拔高度达 1 632 米。这一带山谷多呈现厚实的黏土岩层，并有两处倒转褶皱地带，地形也十分狭窄，路线需要采用 25 毫米的净坡度，这样的情况一直要延续到 398 公里处。从 398 公里处，路线一直沿着 25 毫米的净坡度坡道到达 405 公里处，从那里最后沿着滇池边缘一段长长的

平地到达云南府。“东线”从老街取道南溪河谷，抵达157公里处（芷村，海拔1710米）红河流域与珠江流域分水岭，这条路线的净坡度有所改善，达到了所要求的曲线半径和坡度——最小曲线半径100米和最大净坡度每米25毫米。从157公里到225公里处，还有阿迷州—密拉地方向一段是25毫米的净坡度，但在反方向线路上，就只有15毫米的净坡度了。从225公里到405公里处，长达180公里的线路上，正反两个方向都只有15毫米的净坡度。进而抵达终点云南府，只有一小段是每米25毫米的净坡度，没有倒转褶皱的地形。

所以，建筑公司认为“西线”由于云南高原一系列塌陷坝子的地形地貌，使路线一开始就在地质结构上不可避免地要遇到一些困难。要穿越这些陷洼地带（坝子），路线就得走下山地，而后又往上攀登，这些山地坝子分隔成一块块的，使得全线都要运用“最大限度的斜坡”。并且不得不使用“特重型”的机车来牵引“最低吨位”的列车。相反，东线不仅可以大大减低路线上的最大净坡度，而且还可以将这种大坡道分别集中为两个区段：一是从74公里至217公里处，一是406公里至465公里处。可见，建筑公司在蒙自以后东西线的选择问题上，是经过精心测量和计算而最后决定的，不仅考虑到了修筑铁路的技术问题，而且还要考虑铁路运输的成本问题，因为西线的地带要用特重型机车来牵引最低吨位的列车，从而无法实现这条铁路的运输优势。人们以东线都是在山上行走，几乎不经过城市，没有资源的解释只能聊以自慰，法国殖民者则有自己的考虑，对于他们来说，重要的是把什么输入殖民地，至于能从殖民地输出什么似乎并不是他们首要考虑的，他们要的资本输出，修建铁路本身就已经完成了，剩下的才是商品输出和原材料输入。当一条铁路最起码可以完成两项任务的时候，至于能输入多少原材料可以再考虑，何况他们还可以在铁路主干建成后增设支线，《滇越铁路》报告中共设计了9条支线，其中第二条支线就是由“蒙自碧色寨到个旧和临安（建水）”。

第二节　绅商：民族主义的地方书写

自1898年法国人获得滇越铁路修筑权，便开始在越南与昆明之间探测线路，由于路线经过乡民的农田、矿区，还要拆毁人们的住房、

祖坟等，所以勘测队白天在勘察路线做的路桩，晚上就被沿途的乡民尤其是蒙自、个旧、建水一带的人们拔了。人们经常聚众干扰勘察活动，给路线的勘测带来很大的麻烦。尤其是杨自元、周云祥的事件，使法国勘测队不得不退回越南和昆明，严重影响了修路的进程。对于乡民来说，他们没有什么国家主权的概念，因为主权思想是伴随着西方现代民族国家的建立过程而确立起来的。他们以朴素的“洋人”来区分这群在“我的土地”上做事的人，即所谓的“我者”与“他者”，西方作为“他者”，在“我者”的地盘上，从事着他们的事业。但作为“我者”的乡民无法裁决事件的发生、发展的时候，他们以自己的方式去“干扰”他者、“丑化”他者。而在清王朝，作为连接王权与乡民之间的“中间阶层”绅商，在这样的历史情境中，他们又将怎样作为？

传统中国的政治网络体系中，县是基本的政治单位。作为权力文化网络中的最底层符号代表——县官无力管理这样的广土众民。明代的开国者甚至颁布限制县官下乡扰民的明确命令[①]，使县官与他统治的子民处于相间的状态，很难进行有效管理。但中国传统的乡民社会却处在无政府状态下的有序格局，混乱局面很少出现，归功于县级以下的地方组织，其填补了官府机构与乡民之间的权力真空。通过对中国社会的研究，杜赞奇（Prasenjit Duara）认为清末的国家权力是通过文化网络来传达到地方的，这一文化网络包括官僚组织（hierarchical organization）和非正式互相关联网（networks of informal relations），诸如商业团体、经纪人、庙会组织、宗教及象征性资源等。而清末时期“乡绅社会”模式取代了旧有的“官僚体系”和“科举制度”，作为国家与乡村社会的中介。[②] 绅商即乡绅与商人，在王朝权力缺失的空间里起到上达王权、下至乡民的连接作用。晚清时期，作为乡民社会的领头人，他们在与王权的接触中，初步理解了西方“他者”的行为是一个对大清帝国的殖民与入侵行为，但是其仍然只是阈限于乡民社会。出于乡民社会与自身的利益考虑，自发或者被动地行动起来，维护乡民社会的利益，在乡民社会历史上书写了民族主义抗争史诗。

---

① 朱元璋：《大诰续编》，载《皇明制书》，东京古典研究社 1966 年版，第 171—172 页。

② 杜赞奇：《文化、权利与国家：1900——1942 年的华北农村》，王福明译，南京：江苏人民出版社 2006 年版，第 3 页。



一、民族主义的西方叙事

对于现代民族国家的世界体系来说，民族（nation）、民族主义（nationalism）以及民族国家（nation-state）是三位一体的范畴，无论是西方民族国家的建立与扩展，还是非西方殖民地国家的民族主义运动，均是围绕了“政治”而开展。厄内斯特·盖尔纳（Ernest Gellner）认为民族主义首先是一条政治原则，他认为政治的和民族的单位应该是一致的。[①] 对于此观点，埃里克·霍布斯鲍姆（Eric J. Hobsbawm）也给予认同，他认为民族主义亦即“政治单位与民族单位是全等的”，“民族”的建立跟当代基于特定领土而创生的主权国家（modern territorial state）是息息相关的，若我们不将领土主权国家跟“民族”或“民族性”放在一起讨论，所谓的“民族国家”将变得毫无意义……民族主义早于民族的建立。并不是民族创造了国家和民族主义，而是国家和民族主义创造了民族。[②] 民族是什么？这在现代民族国家的建构中必须要解决的问题。

“民族”的形成与“国家”（state）的关系尽管非常密切，但是二者也存在着区别。从 18 世纪后半叶开始，经由启蒙时代的思想家和法国大革命的宣传家的如椽大笔，“nation”一词事实上和“人民”（peuple，Volk）、“公民”（citoyen）这类字眼一起携手走入现代西方政治语汇之中。换言之，“nation”指涉的是一种理想化的“人民全体”或“公民全体”的概念。在此意义上，它和“国家”是非常不同的东西：“nation”是（理想化）人民群体，而“国家”是这个人民群体自我实现的目标或工具。[③] 在 1884 年之前，“民族”的意义是指“聚居在一省、一国或一帝国境内的人群”；有时也意指“外国人”。不过，到了 1884 年，民族则意谓“辖设中央政府且享有最高政权的国家或政体”；或“该国所辖的领土及子民，两相结合成一整体”。“民族”一词在《巴西麦里托百科全书》

---

① 厄内斯特·盖尔纳：《民族与民族主义》，韩红译，北京：中央编译出版社 2002 年版，第 1 页。

② 埃里克·霍布斯鲍姆：《民族与民族主义》，李金梅译，上海：上海世纪出版集团 2006 年版，第 9 页。

③ 本尼迪克特·安德森：《想象的共同体——民族主义的起源与散布》，吴叡人译，上海：上海世纪出版集团 2005 年版，第 16 页。

中意谓"一国公民的集称，共同居住在国境之内，受同一政权管辖，享有共同利益；在同一领地上承袭共同的传统、民族精神与利害关系，并臣服于中央政权的管辖，以便维持群体的团结；除开政权，统称一国的人民"。在《西班牙皇家学院辞典》中，"民族"一词的最新说明要到1925年才出现，意谓"拥有共同族群根源的人群，他们说着共通的语言，承袭相同的文化传承"①。根据《欧美图解百科全书》的定义，"民族"意谓"统辖于同一政府之下的、一国人民的集称"②。从上面的分析可以看出，现代西方国家的"民族"，指涉的是一个"人群共同体"、"全体子民"或者"公民"。民族国家在某种意义是"公民国家"，而非现在人们常说的"单一民族国家"。因为，无论是英国、法国、美洲国家，以及后来的德国、法国、意大利和日本等，作为世界体系中早期的民族国家，几乎无一是单一民族构成的国家。

民族、民族国家以及民族主义这些社会思潮和社会运动，最初都是源于西方社会，作为西方主控叙事，民族作为政治表达而言，欧洲的案例和范式本身无形之中成为某种话语权力。人们颇感惊异的是，在世界史范围内，特别是经过传媒的作用，使人在记忆中得到了这样的印象：民族主义是欧洲赠送给世界其他社会的一个礼物，因为它完全属于欧洲政治历史的产物。③ 其他社会无例外地都成为这一"礼赠"的受予者，他们在编织自己的现代历史时都必须将它视作一个价值圭臬。④ 在民族主义的"现代生产"过程中，欧洲中心和殖民主义对这个"话语规则"的制定和实施起到了重要的历史作用。欧洲中心成了建构这个"话语规则"历史知识的主要提供者。"在第三世界所产生的历史知识里，欧洲的主控性质——作为所有历史的主语，无不在理论上产生深远的影响。"⑤

---

① 埃里克·霍布斯鲍姆：《民族与民族主义》，李金梅译，上海：上海世纪出版集团2006年版，第14—15页。

② *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana* (Barcelona 1907—1934), vol. 37, pp. 854—867.

③ P. Chatterjee, *The Nation and Its Fragments*, New Dehi; New York: Oxford University Press, 1999, p. 4.

④ J. Rappaport, *The Politics of Memory: Native historical in the Colombian Andes*, Cambridge: Cambridge University Press, 1990, p. 1.

⑤ D. Chakrabarty, *Provincializing Europe: Postcolonial Thought and Historical Difference*, Princeton: Princeton University Press, 2000, pp. 28—29.

在民族主义西方主控叙事的背景下，学者开始关注殖民地人们的民族主义发展。当西方殖民者在非西方进行殖民扩张时，同时也成了非西方世界模仿的对象，充当了历史的不自觉工具，客观上在非西方大地造成了一场社会变革。铺设铁路，创建银行，开设电报、开办厂矿，强化贸易……所有这些便利西方掠夺和控制的手段，也正如兴办学校、出版报刊、灌输西方思想意识和接受非西方国家留学生的行为一样，产生了西方殖民者未曾料到的结果，走向了他们愿望的反面。铁路使原来彼此分散的人群联结起来，促成了民族团结的实现。电报不仅使国内各地加强了联系，也使不同的民族彼此连接起来。而经济贸易关系不仅使殖民地与宗主国，也使殖民地与殖民地之间建立了联系。在西方的坚船利炮和精神文明的打击和压力下，非西方国家也不同程度上实行了一定的军事改革、教育改革和其他经济、政治、社会改革。所有这些又都带动了一批产业的出现，培养了新的社会阶级。殖民主义促使非西方世界各民族对列强进行反抗，西方思想和意识的引进和传播，给他们提供了民族主义和民主主义的思想武器。一批接受了西方教育的新式知识分子和一个从事商业和工业的社会阶层涌现出来，将欧洲的思想意识和本土的精神传统结合起来，发起对西方殖民统治和掠夺的民族主义运动，民族主义就从西方传到了非西方，从欧洲现象变成了世界现象。[①] 在厄内斯特·盖尔纳看来，西方成为非西方殖民地世界模仿的对象。而帕尔塔·查特吉认为，西方殖民活动在非西方殖民地世界产生了一种“衍生的话语”，即东方民族主义从“文化”上重新武装这个民族，要改造它的文化，尝试复兴民族文化，使其既适应进步的需要，同时也保留其独特性。而这个尝试存在着深层次的矛盾：“它对被模仿对象既模仿又敌对。”它模仿，因为它接受了外国文化所设定的价值观。但它也拒绝，“事实上，有两种拒绝，而两者又是自相矛盾的，拒绝外国入侵者和统治者，却以他们的标准模仿和超越他们；也拒绝祖先的方式，他们既被视作进步的阻碍，又被作为民族认同的标记。”[②]此类学者都强调殖民地人们的民族主义发展的特

① 厄内斯特·盖尔纳：《民族与民族主义》，韩红译，北京：中央编译出版社 2002 年版，第 16—17 页。

② 帕尔塔·查特吉：《民族主义思想与殖民地世界——一种衍生的话语?》，范慕尤、杨曦译，北京：译林出版社 2007 年版，第 2 页。

点，并开始关注殖民地民族主义发展的异质性。

二、绅商与晚清路权的维护

作为一个王朝政权，大清王朝与安东尼·吉登斯（Anthony Giddens）所谓的“传统国家”颇为相似，他认为传统国家，特别是大型传统国家，都拥有众多的“初位聚落边陲”与“次位聚落边陲”（初位聚落边陲指国家向外扩张至先前事实上并无居民或只有部落共同体居住的地域；次位聚落边陲指位于国家的版图之内，只是由于这样或那样的原因造成了这些地区人口稀少）。在对帝国进行征服的过程中，本土居民一般只要交纳了他们应该交纳的赋税或者是已经呈奉了必要的贡物，就能保有先前的行为模式，甚至很大程度上不会触及他们已经建立的行政体系。统治集团缺乏左右其臣民日常生活的固定手段。所以，传统国家在本质上是裂变的，其国家机器可以维持的行政权威非常有限，传统国家有边陲而无国界，其体系整合的水平相对有限。[①] 云南作为大清王朝的边缘，正是处于这样的境地，但其独特的社会情况也提供了一个西方主控叙事的“民族主义”范式的另类。

本尼迪克特·安德森认为民族是一个“想象的共同体”，即民族是一种想象的政治共同体——并且，它是被想象为本质上有限的，同时也是享有主权的共同体。[②] 而这一想象能成为可能的基础是资本主义、印刷科技与人类语言宿命的多样性这三者的重合。从其论述分析可以看出，进行想象的人都是“精英”，无论是殖民地的还是宗主国的。在西方世界，这些精英分子是指政治精英，无论是美洲殖民地的统治者，还是欧洲王朝政权的统治者。晚清王朝在面对西方的坚船利炮而失败的同时，意识到西方的优势在于其“器物”上，进而掀起了一场所谓的“洋务运动”，模仿殖民者发展工商业，“师夷长技以制夷”，其后果之一是19世纪末以来，中国的新式印刷事业蓬勃兴起，各类期刊报纸如雨后春笋般相继涌现。这些刊物以其惊人的流通规模，为中国“民

---

① 安东尼·吉登斯：《民族—国家与暴力》，胡宗泽、赵力涛译，北京：三联书店1998年版，第60—63页。

② 本尼迪克特·安德森：《想象的共同体——民族主义的起源与散布》，吴叡人译，上海：上海世纪出版集团2005年版，第6页。

族的想象”提供了类似安德森所称之“大规模印刷企业”的物质基础。[①] 在发展经济的同时，在政体上也试图发展西方式的现代国家，因此在1898年以康有为、梁启超为首的一批现代知识分子在光绪帝的支持下进行“维新变法”，企图建立现代国家的立宪政权。变法失败后，维新派与革命派进行了长达十年的论战，从而加速了中国现代民族国家与民族主义发展的历史。在晚清时期，面对西方的入侵和国家的危亡，中国的政治精英分子寻找的是一条构建现代民族国家的发展道路，属于形而上的层面，那么作为连接国家权力与乡民社会的“地方精英”——绅商阶层，他们在形而下的层面又是如何与政治精英互动，发展出独具特色的维权斗争？

西方国家掠夺中国的重要手段是资本输入，而铁路的修筑成了他们首选的方式。自甲午战争后，帝国主义在中国铁路运输中居于垄断地位。1911年中国共有铁路9600多公里，帝国主义直接经营和控制经营的有8900公里，为总长度的93.1%，中国能够自主经营的铁路为700公里，只占6.9%。[②] 铁路的修筑，给乡民社会的直接冲击就是土地、山林霸占和物产资源的流失。所以从西方殖民者在中国尝试修筑铁路之初，就遇到乡民的极力阻挠。1874—1876年，英美尝试在上海与吴淞之间修筑吴松铁路，在铁路勘察、修筑的过程中，村民在乡绅的带领下，“叠次拔去木桩”，以有碍水流，给以阻挠。当铁路营业时，人们要求归还铁路用地，捣毁吴淞铁道公司的办事处所，最后迫使清王朝不得不买断铁路，立即拆毁。[③] 中法战争以后，西方殖民者以条约的形式，获得了在中国修筑铁路的权力。甲午中日战争后，西方殖民者开始大规模地修筑铁路，但是他们的筑路行为均遭到了乡民的抵抗。如俄国与英国在山西掠夺路、矿权益时，遭到人们的激烈反抗，地

---

① 据统计，由1900至1918年间，在中国国内与国外各地区出版的定期刊物约达七、八百种之多，见丁守和主编：《辛亥革命时期期刊介绍》第一集，北京：人民出版社1982年版，“说明”，第1页；据另一项外国人所作统计，1890年时有通俗期刊15种，1898年增至60种，至1913年时已暴涨至487种，见 Charlotte Beahan, “Feminism and Nationalism in the Chinese Women’s Press, 1902—1911”, *Modern China*, Vol. 1, No. 4, 1975, p. 379。

② 董少辉：《论近代中国民族资本主义的发展》，《黑龙江省社会主义学院学报》2003年第4期。

③ 宓汝成：《帝国主义与中国铁路：1847—1949》，北京：经济管理出版社2007年版，第29—31页。

方乡绅警告山西地方当局和清政府："外人……假铁路以侵地，假矿务以夺利"，为了阻止外国势力侵入山西，宁可停办山西路况。美国在投资粤汉铁路时，沿路人们不断抵抗，他们在粤北勘测线路时，当地群众"聚众为难"，从而迫使合兴公司不敢贸然勘测整个粤汉铁路线路等。[1] 在人们反对殖民者修筑铁路的同时，一些商人开始着手自办铁路，其中包括旅美粤人陈宜禧 1904 年拟修筑的新宁铁路；浙江商人李厚祐 1904 年拟修筑杭州至江干的铁路；张振勋 1905 年请求修筑广厦铁路；1907 年山东商人想在烟台与潍县之间修筑铁路等，这些计划都因为殖民者的阻挠而夭折。殖民者对铁路修筑权的掠夺也使得地方政府于 1903—1907 年先后在 15 个省建立了铁路公司，以"及时筹筑铁路、以自保权利"，其中 1905 年在云南创立了"滇蜀铁路总公司"。[2] 绅商在"抵抗与模仿"的矛盾心情中，掀起了维护权益的运动。

三、绅商阶层的民族主义运动

法国殖民者从 1903 年开始在滇南修建滇越铁路，而一直想在滇西修筑"滇缅铁路"的英国开始不断地向清政府施加压力，要求加快修筑铁路。以陈荣昌为首的云南绅商阶层认为"主权丧失、力谋补救"，并在云贵总督丁振铎的支持下，于 1905 年成立了"滇蜀铁路总公司"，准备修筑从昆明到四川叙永的"滇蜀铁路"。"滇越铁路"于 1910 年通车，云南地方绅商深受震撼。滇越铁路在其勘测与修建的过程中，一直受到沿途乡民、绅商的抵抗，但是鉴于清政府的软弱和法国的强势，最终一条约 465 公里长铁路还是穿行于滇南的山水之间。滇越铁路从"东线"的山区穿越，出于技术、营运的考虑，但是并不意味着他们放弃了"西线"那片矿产富足的地带。个旧的锡矿一直都是他们掠夺的目标，从而使得在滇越铁路主线修筑完成后，期望展修一条支线，从蒙自、个旧到建水地区。而此时滇越铁路沿线的乡民、绅商已经意识到法国修筑铁路是对中国的侵略，严重地危害了国家主权。还在滇越铁路修筑的期间，即 1908 年 4 月，由孙中山领导的中国同盟会决定在河口发动起义，由黄克强指挥，革命党苦战四五个月，最终失败，但是这

---

① 宓汝成：《帝国主义与中国铁路：1847—1949》，北京：经济管理出版社 2007 年版，第 86—87 页。

② 同上书，第 140—145 页。

些政治精英们所倡导的民族国家建立的政治纲领，已经在铁路沿线开始传播，为沿线的社会意识转变推波助澜。

滇越铁路从1909年开始分区段通车，现代的交通运输工具很快就体现出相对于传统的马帮、帆船的优势。1909年，个旧锡矿出口4 282吨，到1910年滇越铁路全线通车后，锡矿出口达6 195吨。[①] 个旧锡矿对外出口的增加，一方面刺激了个旧锡矿业发展，使得传统的马帮运输无法满足从个旧矿区到蒙自碧色寨的运输需求，另一方面，个旧、蒙自一带的绅商深感法国要修筑碧色寨至个旧的铁路支线，将加剧法国殖民者对锡矿的掠夺。所以，个旧绅商刘新元、郭步程、黄士运等于1910年底上书云贵总督，请求修筑个碧石铁路，将抽取滇蜀铁路的锡、炭股款退还，作修个碧(个旧—碧色寨)铁路的股本，后由于政权更替而终止。1912年，个旧绅商再度商议，决定再筹资修建个碧铁路。1913年，个碧铁路股份有限公司在蒙自成立，分别由云南行政公署以滇蜀铁路公司为代表与个碧铁路股东代表组成，(初属官商合办，后由于官股撤资，后纯属商办)，修筑个旧至碧色寨的铁路，后建水、石屏的矿商股东提出愿意延长抽股时间，多负担股本，要求将铁路延至建水、石屏。经工程师和股东们的商议，最后决定将铁路修成6寸轨，原因基于以下两个方面——主观方面，当时正值我国近代民族主义运动发展时期，地方乡绅民族意识浓厚，不愿让个碧石铁路与滇越铁路接轨、畅通，以免被法国人侵吞了运输权和管理权。客观方面来看，第一，个旧一带地形复杂，海拔超过2 000米，当时设计个碧段的专家曾测算过，米轨最大坡度为30‰，转弯半径最小100米，而6寸轨最大坡度可到40‰，转弯半径可小到50米。相比之下，修米轨不仅耗费时间和资金，且增加技术上的难度。第二，修筑个碧石铁路主要出于对大锡生产和出口考虑，因物资运输量不大，所以没有修米轨的必要。第三，修成6寸轨可节约资金和成本，正如法国工程师尼复礼士所言“该路的作用不过是县与县之间的交通运输，采用6寸轨已可以运输自如，并可以省料款十分之四”[②]。个碧段于1915年5月5日开工修建，1921年11月9日通车，筑路工程师为法国人尼复礼士。鸡(鸡街)、临(建水)段1921年动工，1928年11月通车，筑路工程师为福建人萨福

---

① 唐明炎等:《蒙自关始末》,《蒙自文史资料选辑》第一辑,1996年,第22页。

② 余计权:《滇南民办小铁路风雨八十年》,写于2000年,私人资料,未出版。

均。他主张目前修 6 寸轨，但建成米轨路基。将来收回滇越铁路路权时，便于改轨通车与滇越铁路连成一线。事实证明这些都是具有远见卓识的建议，既科学合理，又为将来社会、经济发展、铁路的变化做出了颇有预见性的判断。临屏段 1930 年动工，筑路工程师为浙江吴澄远及李庆余，1936 年 10 月 10 日竣工通车。历经 21 年的修建，个碧石铁路终于全线通车。由于轨间距离为 60 厘米，所以又称为“寸轨”铁路。

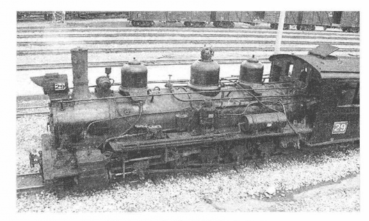


图 3.1　个碧石铁路小火车

个碧石铁路的修建，是乡民社会的精英——绅商与政治精英在民族主义浪潮中互动的产物。作为乡民社会的精英分子，很早就接触到外来社会思潮，意识到国家主权的丧失，以“主权丧失，力谋补救”为由上书清政府，要求自己修建铁路。[①] 国家权力话语首先由政治精英组织传达到地方，再由地方精英——绅商传达给乡民社会。个碧石铁路的全部资金都是由个、蒙、临、屏的厂商及各界人士集资而来，没有借过外债，也不欢迎外国人投资。[②] 为了防止股权流入外国人之手，特在股票上注明，本股票不得出售或转卖给非中国人。建设过程中由于时局动荡，资金严重不足，铁路建设一度停滞。个碧石铁路公司银行通过发行股票及汇兑、借、贷等银行业务，通过以营补建的方式恢复了铁路的建设。从这方面来看，在帝国主义入侵之时，民族主义运动成

① 个旧市志编纂委员会：《个旧市志》，昆明：云南人民出版社 1998 年版，第 209 页。

② 张载福：《个碧石铁路的历史和现状》，《个旧市文史资料选集》第七辑，1987 年，第 41 页。

为"现代化"的动力，地方社会充当了实现民族建构的手段或工具，也为国家政权的建立奠定了基础。20 世纪时中国"国家政权建设"的过程是在民族主义以及"现代化"的招牌下进行的……具有讽刺意味的是，这种要求"现代化"的压力亦来自帝国主义方面。[①] 个碧石铁路的建设在中国近代民族主义运动的大背景下发生，而近代民族主义运动中民族国家的建立是与反对帝国主义侵略几乎同步的。国家通过行政机制、传媒的宣传和爱国精英的煽动将此种民族主义思想传播到地方，地方社会精英即绅商阶层又将民族主义思想介绍给乡民社会，产生强大的基层民族主义运动。同时，地方民族主义运动的发生和发展提供了民族国家作为统治阶层的正统性，稳固了国家政权，推进了民族国家的建立。

绅商阶层，作为乡民社会一个特殊的利益集团，在面对外来侵略时，他们以维护主权、反对侵略的名义，修筑铁路。但是在其内部结构中又存在着地域集团的利益分歧，从而使得民族主义成为一种策略与工具，以达到彼此间的利益均衡。这点反映在个碧石铁路的路线选择上尤为明显。个碧石铁路最早的路线是滇蜀铁路公司派美国工程师多莱勘测设计的，线路自碧色寨沿长桥海、雨过铺、鸡街、红寨后山直达个旧。里程短、坡度缓，但是线路不经过蒙自县城而遭到蒙自绅商周伯斋等人的反对，坚持铁路经过蒙自县城，致使铁路绕了 11 公里左右的路程，从碧色寨、蒙自、十里铺、雨过铺、江水地进入鸡街、乍甸、泗水庄、十窝铺抵达个旧，多绕出 11 公里。又鸡街至个旧的路线，应由鸡街东面出发，经过草里苑直趋个旧，此线是董事范柞延等会同工程师勘定，比较平稳，人称为董事线。因占用的民田很多，大多数是周家所有，周柏斋协理遂授意工程师另由泗水庄、乍甸方面勘测，即今日的路线，此线坡度陡急，弯线复杂，隧道多长而且曲，行车最为危险。[②]

绅商阶层的"裂变"特性——既要维护国家的主权，反对侵略，又要考虑绅商集团自身以及内部不同派别的利益，使得他们在国家危亡之时，能融入主流的民族主义浪潮中，维护国家独立，捍卫民族尊严，

---

① 杜赞奇：《文化、权利与国家：1900——1942 年的华北农村》，王福明译，南京：江苏人民出版社 2006 年版，第 2 页。

② 参阅杨霈洲：《个碧石铁路的起因经过和结果》，《蒙自文史资料选辑》第一辑，1996 年，第 119 页；张星桥：《修筑个碧铁路史》，《云南文史集粹・六》，2004 年，第 526 页。

但是涉及内部事务的时候，他们又为各自的集团谋取利益，从而使得民族主义大旗成为了绅商阶层的工具。民族主义是近代世界最重要的历史现象，因为以民族的名义、以民族国家的想象、以民族主义的力量推翻了世界上任何代表封建制度、封建政治的王朝、贵族专制。民族的历史在西方学者眼中不仅具有世界的同一性，而且表现为发展中的单一性。杜赞奇认为中国和印度的历史是“复线的历史”，也叫“复杂的历史”，即像中国、印度这样复杂的文明体制即使在近代民族主义的发生、发展和影响下，它们的延续和变化也是沿着分叉的方向扩散到时间与空间中。[①] 绅商阶层作为中国国家权力的文化网络，他们在乡民社会中扮演着权力的代表者和秩序的维护者，在西方殖民行为进入乡民社会的时候，绅商在与政治精英的互动中书写地方民族主义的历史。

第三节　商会：现代性的多元构建

河口位于云南省南部中越边界上，与越南的老街和谷柳隔河相望，是滇越铁路上中国段与越南段的一个连接点，原本就是一个多民族聚集的地方，境内生活着瑶、苗、壮、彝等多个少数民族，尤其是国际跨境民族瑶族（Mian）的比例更高达总人口的60%，因此有“一寨两国”、“一村两国”的说法[②]，加上法籍人员进驻越南，以及滇越铁路的修建所带来的大规模的外省人，使河口成为一个地理空间、族群、语言和文化的多重边缘（multi-boundaries）。按照艾瑞克·霍布斯鲍姆（Eric Hobsbawm）对现代史的划分，“帝国的年代”修建的滇越铁路无疑是资本主义世界体系扩张的表现之一。但客观地来看，铁路这一西方科技文明的标志在封建帝国的出现，同时也是一种“现代性”的注入。滇越铁路涉及中国、越南、法国三个国家，穿越众多的少数民族地区，是一条跨国、跨族、跨界的铁路，并由此将资本主义的物质文明和

---

① 杜赞奇《从民族—国家拯救历史》，王宪明译，北京：社会科学文献出版社2003年版，第3页。

② “Mian”是印支半岛和部分欧美国家对远祖为中国瑶族的族群的指称。关于河口瑶族的情况参见河口瑶族自治县编纂委员会：《河口县志》，北京：三联书店1994年版，第91—93页。

现代生活方式输入到了铁路沿线社区。铁路通车后，大量的人流和物流也随之涌进河口。清政府于光绪年间在河口设立“汛口”对之进行管理，并在此特殊行政区域内允许一些诸如赌饷业的特许经营。清末民初时期，在河口汛区的早期现代化过程中，河口对汛公署为代表的“国家”和与商会为代表的“社会”之间复杂的互动关系，使得河口在帝制中国向民族—国家的转型过程中，表现出的一种受到封建帝统与现代殖民因素双重影响的多元的现代性。①

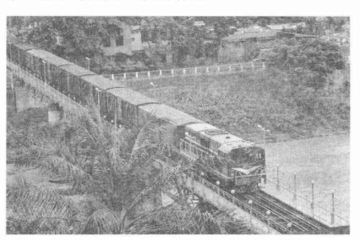


图 3.2　中越大桥上的火车

现代社会一个很显著的特征就是火车、轮船这一类机械动力的大型交通工具的投入使用，其运载量与仅依靠人力和畜力运输的前工业社会相比呈几百倍的增长，由其带来的物质文化对传统社区的冲击力也前所未有。就河口而言，通过滇越铁路运载而来的棉花、棉纱、布匹、煤油、火柴、铁货、瓷货等舶来品在某种意义上也是一种现代性的注入。资本主义在全球范围的殖民扩张客观上也将现代文明传播到了这些地方。作为滇越铁路的一个重要枢纽，清末民初出现在河口的车站、邮局、学校、医院、电灯公司等现代机构以及政府机构的法式建筑风格体现出一种复杂的现代性与殖民性的相互交织。清末民初正是中国由封建帝制向现代民族国家转型的过渡转型期，在这一“阈限

① 2008 年 8 月，我和肖坤冰参加导师关于滇越铁路课题的调查，肖坤冰负责河口调查，此处写作过程中得到肖坤冰的帮助并借鉴了她的相关研究成果，在此表示感谢。

期”内无论是绝对主义国家还是民族国家的特征都显得比较模糊[①]，因此要将河口这一地理空间上的边缘置于历史情境（historical context）的时间边缘中来思考，才能较全面地理解其在20世纪初期所体现出的现代性。

一、国家与都市现代性

清末民初时期，河口的地方行政机构为河口对汛督办公署。[②] 光绪二十三年（1897），由于河口在对越战略位置上的重要性，清政府在河口成立对汛副督办公署，民国沿之，后改升为正督办。清末时期的副督办没有行政辖区，仅负对外交涉和安边保土的责任。民国三年（1914）九月，河口副督办改为督办，督办常驻河口。建制的县城机构与县相似，但同时又具有军事、外交权，可以代表政府处理涉外事务和警卫疆界的职责，成为一个似县非县的行政实体。[③] 从对公共生活的影响来看，在河口对汛督办公署几十年的历史中，最为当地称道的民政措施主要体现在1908年因红河发大水对旧街的整修和民国十三年（1924）改民办“天南医院”为“河口公立医院”。而光绪三十四年（1908）上任的督办许德芬则是以“德政”而较多地出现在地方志中的人物。据《河口县志》记载，清光绪三十四年（1908），红河水暴涨，河边的河口旧街变成泽国。千余灾民傍山而栖，许目睹灾民之苦，立即从各对汛调来粮食赈济，并从越南老街和安平（今马关县）请来医疗人员为灾民医病治伤。为解除水患，他一面向修建滇越铁路的工程师请教青红两河（南溪河、红河）的水文情况，亲率勘测人员踏勘拟具建设河

---

① “阈限”（liminal）一词来自于人类学的仪式理论。范·杰内普在分析通过仪式时指出，所有的通过仪式或“转换仪式”都有着标识性的三个阶段：分离（separation）阶段、边缘（margin）阶段（或叫阈限阶段），以及聚合（aggregation）阶段。在“阈限”时期里，主体不具有（或几乎不具有）以前的状况（或未来的状况）的特点，社会特征表现不清楚、不确定。参见维克多·特纳（Victor Turner）：《仪式过程：结构与反结构》，北京，中国人民大学出版社2006年版，第264页。

② 中法战争使越南沦为法国的殖民地。根据中法双方签订的不平等条约，双方在中越中越边境设置“对汛”机构，派驻督办大员，负责交涉边境相关事务。河口对汛督办直接管辖中越边境线上的那发、坝洒、新店、老卡四个对汛区域。法方亦在越南老街设置督办一员（称公使，其机构称公使堂），与中国四个对汛相对的地方设置对等机构。据河口县文管所提供的《河口对汛督办公署旧址解说词》。

③ 黄日雄：《河口对汛督办简介》，《河口文史资料》第二辑，1993年，第128页。

口新街的计划方案申报省府核准；一面率领汛兵、民兵开挖四连山向红河延伸部分为新街。又从广东聘来工匠300余人，按“井”字形排列，建房盖屋。1911年，许氏再任河口副督办，此时滇越铁路通车，人口剧增。许氏目睹青少民流落街头，或徘徊于赌窟而无所事事，遂设劝公所，内有腾器厂、竹器厂、木工厂等，动员社会青年学习技艺，自食其力。又设劝学所，创立市立两等小学堂。[①] 值得注意的是，以上记载虽然都是许氏在河口对汛督办公署下的政绩，然而这同一机构却经历了改朝换代的两个不同的历史时期，经历了由封建帝国向民主共和国的转变，这也是中国近现代史上国家和社会关系最为动荡的一段时期。所谓现代性乃是一个从物质、制度、意识等各方面持续不断地、缓慢推进的过程。尽管1911年的辛亥革命结束了在中国实行了两千多年的封建君主专政制度，建立了一种崭新的民主共和政府，但社会却并非是从1911年之后由前工业社会一步跨入了现代文明。正如前面的资料所表明的，虽然中国经历了改朝换代，但很多地区的地方行政机构及地方治理者仍然保持了清帝国时的建制，而1911年之前的社会也并非就完全封闭落后。清帝国实施的一系列“新政”措施与国民党时期的“国家政权建设”运动乃是一脉相承的现代性推进过程。

从世界范围来看，现代性与资本主义的殖民扩张密切相关，虽然在传统社会中，边疆地区往往被看成是封建正统难以教化的蛮夷之地，但在近现代的世界图景中正是这些“边缘”最先与资本主义文明发生接触，因此也成为了现代性最先传播到的地方。从这一视角来看，河口既是清帝国的边疆——即帝国统治力量较弱的地区，同时又是与法属殖民地接触的前沿，与法属殖民地仅一河之隔。从城市建设来看，晚清是中国的现代化城市开始形成的时期，这一时期的城市规划、分区、布局等与传统帝国的城市相比，尤其是在通商口岸发生了很大的变化。河口作为滇越铁路中国境内第一站，又正对着越南的老街，其城市建设不可避免地受到对岸的法属殖民地的影响——而当时的法国正代表了来自西方的现代文明。许氏修建的这条街以后几经扩展后形成了今天的河口镇街区的雏形，如今河口镇城区依然有三座保存较完好的法式建筑，即河口海关分关、法国驻河口领事署和河口对汛公署。而二三十年代河口的街道上分布着法国领事馆、河口海关火

① 河口瑶族自治县编纂委员会：《河口县志》，北京：三联书店1994年版，第727页。

车站、海关办公楼、邮政局、铁路警察局、天南医院、警察局等机构，这些都是城市空间中典型的现代性标志。

二、商会与地方现代性

除了河口对汛督办公署这样的官方正式行政机构，在非正式权力领域，商会对城市也具有相当的控制力。滇越铁路全线通车后，河口成为滇南唯一的对外通商咽喉，商业日趋繁荣，人口猛增，各行业、各商号之间的利害冲突日益显著，于是为调解纠纷和促进商业繁荣，经官府承认，成立了河口商会这一组织。商会的经费来源，除了收会员费外，主要依靠打“抽丰”，即商会根据各商家每年的关税额抽取百分之五。这部分“抽丰”款项，商会不上缴给地方财政，而由商会用于举办各项慈善公益事业。晚清民国时期河口商会在当地的主要慈善举措包括：筹办电灯公司，提供市区照明[①]；筹建“天南医院”，为病人免费医病；设置劝学金，资助地方教育事业；建造过滤储水池，解决吃水问题；设置太平厂，收容乞丐等。[②]

研究“市民社会”的学者认为，从国家与社会的互动来看，中国在国家权力与民间社会之间，的确还存在一块交叉的中间地带，这实际上就是中国传统“公”的含义所在。过去我们要么侧重研究国家政权，要么偏重研究民间社会本身，恰恰忽略了夹在两者之间的“公共领域”，黄宗智称之为“第三领域”。黄氏认为诸如商会或自治社团这样的新制度形式为形塑国家与社会之间新的权力关系开拓出了许多新的可能性。但总的说来，二者是一种持续合作的关系。[③] 就河口的案例来看，在地方公益事业方面，以对汛公署为代表的“国家”和以商会为代表的“第三领域”在诸如城市照明、整修街区、兴办学校、筹办医院等许多方面都存在着合作关系，与合作关系相伴的还有一种此消彼长、此长彼消的力量对比，而这种力量消长变化与滇越铁路的通车、切断与否密切相关。“滇越铁路筑成。崇山僻远之省，一变为通途，不仅粤、江、浙各省之物品，由香港经海防到昆明，数程可达，就是欧美全世

---

① 黄日雄：《河口商办电灯旧话》，《河口文史资料》第一辑，1992年，第167页。

② 黄日雄：《河口商会》，同上书，第128页。

③ 杨念群等：《新史学：多学科对话的图景》，北京：中国人民大学出版社2003年版，第500页。

界的舶来品,无不纷至沓来,炫耀夺目,陈列于市。"[①]据《河口县志》记载:民国年间的河口镇是一个殖民地式的消费城镇……外国差利玛洋行、沙利耶洋行、美孚亚细亚水火油公司等在河口都有分支机构。市场上洋货充斥,流通货币以法国东方汇理银行的越币为主。妓院、酒楼、当铺、赌馆林立,有"小香港"之称。[②] 在二三十年代河口商业发展的鼎盛时期,这一时期的商会力量空前强大,相对于地方行政机构,商会对地方慈善事业提供了更大的资助,其在医院、学校、市场等社会公共空间的影响力明显高于国家,甚至于这一时期对汛公署的官员工资也由赌饷公司的"俱乐捐"承担,社会自主性表现得相当明显。而随着抗战爆发后滇越铁路被切断,河口商业一落千丈,商会财政枯竭,一些此前由商会兴办的慈善事业不得不由政府接手,或就此停业。"天南医院"即在此情况下改为"河口公立医院",经费改由地方财政拨给;商会几次要求将民办电灯公司改为国有,未能成功;而商会设置的劝学金、太平厂等公益事业则由于资金匮乏而陆续废止了。

从河口商会实施的公益事业的内容来看,虽然与传统社会中的绅商阶层的慈善行为(如修路铺桥、赈济难民、为穷人免费治病等)有某些重合之处,但明显又具有由资本主义文明所带来的现代性特征。魏斐德(Fredrick Wake)在研究民国初期的市民社会时指出:"有组织的、社团式市民行动的稳定发展以及范围广泛的慈善机构和公共服务机构的持续增加,它们都旨在解决早期现代化的城市所面临的史无前例而又异常特殊的城市问题。"[③]清末民初的中国,一个城市是否拥有电灯照明系统是判断其现代化程度的标志之一。民国初期,具有供电功能的城市一般仍限于省会或沿海通商口岸,而河口这一小城却率全国之先使用电灯进行城市照明,这与其正对法属殖民地的"边境"位置密切相关,尤其是滇越铁路开通后,为电力技术的发展提供了模仿与器材的运输条件,从而使得处于帝国边缘的小城较早地体验了现代的生活方式。而商会由依靠老街供电到自筹资金兴办电灯公司反映的

---

① 李开义、殷晓俊:《彼岸的目光——晚清法国外交官方苏雅在云南》,昆明:云南教育出版社 2002 年版,第 264 页。

② 河口瑶族自治县编纂委员会:《河口县志》,北京:三联书店 1994 年版,第 38 页。

③ 魏斐德:《市民社会和公共领域问题的论争——西方人对当代中国政治文化的思考》,载黄宗智主编:《中国研究的范式问题讨论》,北京:社会科学文献出版社 2003 年版,第 145 页。

则是一种现代性由异域到本土、由“用”到“体”的逐步转化适应的过程，其中也夹杂着民国时期国家话语力量塑造下的民族主义的觉醒。“天南医院”中、西医并立，且以西医为主的机构设置，两种不同的治疗空间反映了中西两种文明在其交汇地带的对抗与交融，以及东方主义语境下的西方科技对东方巫术的逐步取代过程。从广泛的视野来看，现代学校的确立，是现代性(modernity)生成的重要组成部分。河口商会与地方政府合作兴办小学的举措，与全国兴办现代学校的浪潮是一致的，但这种现代性却也并不彻底。商会同时也开办古文班，支持旧有的教育系统。由此可见，地方社会在面对殖民活动的现代性时，在自己“地方性知识”系统中“嵌入”现代性的因素，而不是一下子全盘地接受与改造地方知识系统。

小结

主权、民族国家、民族主义以及现代性等是全球化与现代化过程中，以西方为主控叙事的政治话语。随着西方国家在世界范围内的殖民活动，殖民地世界开始在“既斗争又模仿”的两难困境中，以原有的“地方性知识”系统为基础，对西方话语进行选择性地重构。乡土社会中，乡民把主权“物化”为“土地”，主权的神圣性表现为土地的“不可让与性”。所以当法国勘测“西线”的时候，乡民们认为修筑铁路侵占了他们大量的土地，就开始阻挠路线勘察活动的进行，把本来是因为私人利益受到侵犯，而与“洋人”的斗争行为，美化成英雄行为。作为连接国家政权与乡民社会的中间纽带——绅商阶层，则把维护主权与保护地方利益结合起来，选择了吸收外来文化、技术同时又拒绝殖民者渗透的方式，在地方社会中发展民族实业，以维护其利益，但是绅商自身“裂变”的特性，使得他们在对外时能保持一致的行为，对内时又考虑其不同集团的利益，而相互角逐，从而在乡民社会中书写地方民族主义历史。滇越铁路通车后，大量的人流和物流也随之涌进沿途城镇，使其成为最先与资本主义现代文明发生接触的“前沿地带”，商贸发展的程度远甚于同一时期的内地城市。作为“第三领域”的商会组织在吸收西方现代性的同时，也把其与传统的文化进行了对接，使其充满地方性的特点，从而初步完成现代性的“再地方化”重构。“再地



方化”，成为了乡民社会应对殖民掠夺、维护社会权益和发展现代社会的策略性选择。

“蒸汽机”对历史的推动作用不独于通过铁路、轮船等交通工具开通了到达殖民地国家的通道，它更是一个殖民的物质和技术符号。在这里，铁路成了殖民主义的一种话语，是殖民主义世界霸权的物质化表达。铁路的历史事实(historical fact)隐喻着一个真实性(authenticity)，包括作为物的铁路如何践行作为殖民化隐喻的权力叙事，以及殖民地人们如何面对殖民化权力。法国在晚清帝国的边陲，修筑作为他们殖民权力话语表征的滇越铁路，既打破了乡民社会的秩序，又加速了边民社会的发展与现代化进程，开远作为滇越铁路的中间站，就是一座火车拉出来的都市。

第四章　滇越铁路与都市发展

铁路作为西方现代工业文明的产物，在资本主义世界经济体系向全球扩张的过程中，由西方延伸到非西方。西方现代性进入后，非西方的社会生产、生活发生了剧烈的变化，恰如澳大利亚野悠榕（Yir Yoront）人在与西方"钢斧"遭遇造成的社会文化急剧变迁：性别、年龄和亲属角色的混乱；土著庆典仪式衰落；明确的领导模式的丧失；信仰体系的混乱等，从而使得整个野悠榕文化的崩溃和毁灭。[①] 杰米·尤易斯（Jamie Uys）在电影《上帝也疯狂》中更是用喜剧的手法彰显了非洲卡拉哈里沙漠的布须曼人（Bushman）在收到上帝的礼物——可乐瓶后，生活发生的变化。布须曼人的生活里最硬的东西是骨头与石头，而可乐瓶的物质特性使其在布须曼人社会成为了新的生产生活工具，由于无法同时分享而又必须用之，使得原本和谐的人际关系产生了嫉妒、仇恨、争执与斗争，最后决定由主人翁"凯"把这个上帝的"不祥之物"送回去。二者都是反映一个外来的、作为西方技术的载体之物，进入一个原住民的社会后引起社会文化的变迁。野悠榕的钢斧继续存在于他们的生活之中，而布须曼人的"可乐瓶"被凯送回给上帝。在一个全球一体化的经济体系中，可乐瓶送回上帝只是导演的一个美好愿望，世界的每个角落都已经充斥着文化的交流、碰撞与变迁。滇越铁路作为现代技术的载体与社会交融的媒介，在通车后，对开远的

---

① R. L. Sharp, "Steel Axes for Stone Age Australians", *Human Organizations*, No. 11, 1952, pp. 17—22.



社会生活带来显著的冲击，使得原来宁静的阿迷州（开远）失去了传统自给自足、相对静态的社会结构，处于一个动态的、跳跃的甚至是急剧变化的发展过程中。人们把火车与牛马相类比，询问火车吃什么，它怎么有那么大力气。火车成了阿迷州人的"钢斧"，或"可乐瓶"。

第一节　都市中的田野调查

一、田野点的简介

开远市位于云南省东南部，红河州中东部，地处北纬 23°30′～23°58′，东经 103°04′～103°43′之间。先秦时期属滇国领地，称阿宁蛮。元十三年（1276）撤阿宁万户府，置阿迷州。民国 2 年（1913）废州改县，称阿迷县。民国 21 年（1932），阿迷县改称开远县，意在"四面伸开，连接广远"。[①] 境内山脉属于横断山云岭支系，以开远坝为分野，东西并列。东部为滇东高原六昭山支系，称大黑山，主峰在大庄阿泽老寨朱箐丫口一侧，海拔 2 705 米。西部为哀牢山余脉，称结露山脉，位于西山三台铺行政村东部的马头坡最高，海拔 1 788 米。境内水系属于西江（珠江支流）水系南盘江流域，有南盘江、泸江、南洞河等。滇越铁路在开远境内基本上是沿南盘江而行，庐江穿越开远市区。开远市属于亚热带高原季风气候，年平均气温 19.8℃，降水量年均为 800 毫米，干、湿两季分明，干季有 11 月份至次年 4 月，雨季为 5 月至 10 月，降水量占全年总量的 82%。[②] 主要农作物为稻谷、小麦、黄豆、玉米、洋芋（马铃薯）等。山地多平地少，山区面积 210.7 万亩，占总面积 72%，平坝面积 81.5 万亩，占 28%，耕地面积仅占 13%；可耕地中，旱地多、水田仅占可耕种地的 30.1%。[③]

---

① 云南省开远市志编纂委员会：《开远市志》，昆明：云南人民出版社 1996 年版，第 1—4 页。

② 同上书，第 54—56 页。

③ 同上书，第 65 页。

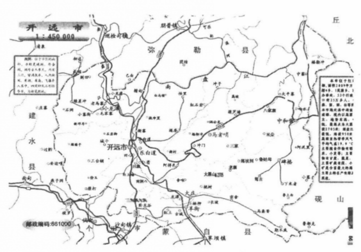


图 4.1　开远市地图①

矿产资源有煤、石灰岩、锰、锑、黏土等，主要居民为汉、彝族、回族、苗族和壮族。滇越铁路开通前，开远仅仅是中华帝国边缘的一个偏远闭塞的小镇，城区人口大约 5 000 人，辖区人口 1909—1911 年约为 5 万余人。随着滇越铁路的开通，开远商贸、采矿、手工业等发展，商贾劳工云集，民国 6 年(1917)，全县人口达到 8 万余人，民国 9 年(1920)，境内还居有法国人 15 人，越南人 500 余人。② 2006 年末，全市人口为 262 641 人，其中汉族人口 119 144 人，占总人口的 45.4%，少数民族 142 307 人，占人口总数的 54.6%。其中彝族 96 835 人，苗族 15 141 人，回族 13 632 人，壮族 13 436 人，其他少数民族 4 180 人。2006 年末，全市人均生产总值 14 379 元，农民人均纯收入 3 269 元。③

1910 年 4 月 1 日，滇越铁路成为中华帝国半殖民性质的一个表征符号，而对于帝国边缘社会来说，滇越铁路成了边民社会从前现代在时间、空间里向现代延伸的媒介。安东尼·吉登斯认为："现代性指社会生活或组织模式，大约 17 世纪出现在欧洲，并在后来的岁月里，程

① 云南省地图院：《云南省地图册》，北京：中国地图出版社 2006 年版，第 71 页。

② 云南省开远市志编纂委员会：《开远市志》，昆明：云南人民出版社 1996 年版，第 76—77 页。

③ 开远市史志办：《开远年鉴・2007 年》，德宏：德宏民族出版社 2007 年版，第 49—52 页。

度不同地在世界范围内的产生着影响。”[①]现代性在世界范围内的影响很大程度上依赖于帝国主义的殖民扩张行为。“都市西方”（西方的西方文化）与“殖民西方”（在中国的西方殖民者的文化）[②]同时乘载着“1910 年的列车”，在中华帝国的边缘穿越。1909 年 5 月 1 日，滇越铁路碧色寨至开远段修建完工并开始营业，开远至小龙潭 1909 年 6 月 1 日营业。作为帝国边缘的小镇“阿迷县”（即开远市），在“都市西方”和“殖民西方”的共同影响下，社会结构、生产方式、价值观念、信仰模式以及生活习惯等“大传统”与“小传统”都发生了深刻的变迁。本土文化、中原文化、越南文化和法国文化以及都市西方文化等在开远形成一个多元文化共存的地域文化圈。随着滇越铁路的运行，开远铁路车站形成了相对独立的小社区，这里有法国总经理办公室、铁路职工宿舍、铁路医院、学校、洋人酒店、洋人俱乐部、铁路足球队等。铁路产业及铁路人群共同体存在，对开远这个边缘小镇居民的衣食住行产生了潜移默化的影响，一方面促成了多元文化共存共融，另一方也给这个边缘小镇带来了现代生产生活方式。

二、都市中的田野经历

开远作为笔者调查的主要田野点之一，也是笔者作为一个人类学研究者的“通过仪式”主要地点之一。人类学的传统研究方法是对小型的村落、社区等进行参与式的“田野调查”，要求调查者学习当地的语言，与调查对象生活在一起，同吃、同住、同生活等，但是在都市里，这些学科的规则让人无所适从。都市人群是以核心家庭为生活圈，居住在火柴盒式的楼房里，人与人之间充满着防范、猜忌，彼此之间是“熟悉的陌生人”。在这样一个环境中，如何走进调查者的生活，存在很大的困难。在一个小村落、社区的调查，首先是要进行生产生活方式、婚姻家庭模式、风俗习惯、宗教信仰、日常生活等方面的追踪式深入调查，而在都市里，对于这些基本情况的调查却成了非常困难的事情。人们的行为充满流动性，你无法进入一个家庭去了解他们的生

---

① 安东尼·吉登斯：《资本主义与现代社会理论》，郭中华、潘华凌译，上海：上海译文出版社 2007 年版，第 2 页。

② 史美书：《现代的诱惑：书写半殖民地中国的现代主义》，和恬译，南京：江苏人民出版社 2007 年版，第 43 页。

活，因为这牵涉到现代社会生活的隐私，这里的每个人都是生活在快节奏的谋生压力下，调查对象没有更多的时间与你交谈，长时间的追踪式访谈几乎不可能进行。人类学的调查方法与内容在都市调查中，充满着挑战。

在调查的开始阶段，当“民间路线”无法开展工作时，笔者不得不求助“上层路线”。经过朋友的帮忙，笔者可以顺利地在开远市文史委、图书馆、档案室等查阅地方资料。通过资料的收集整理，以及在查阅过程中人际关系的拓展，明确调查主题和调查对象。在资料的收集与整理过程中，笔者意识到开远就是一个“火车拉出来”的都市，自铁路开通后，这里成了“旱码头”、“中间枢纽站”、“商品集散地”。火车留给开远人太多的记忆，无论是痛苦的，还是愉悦的。大量流动人口的进出，贸易的发展，文化的碰撞，使得这个地处边缘的小镇一下子成为了滇南重镇，改变了开远在地域经济中的位置，使其变成了一座现代化的工业城市。可以说，清末以来，开远的政治、经济、社会、文化、历史、事件、信仰、民俗等任何方面的变化都与这条铁路有着千丝万缕的关系，滇越铁路的历史也就成了开远都市发展的历史，二者就这样无法分清彼此了。围绕课题的主题，笔者对开远的调查选取几类人：铁路职工、地方人（即非铁路职工的开远人）、文化精英、铁路文物收藏者以及开远几个重要厂矿的工人。调查的方式采用访谈，调查的内容没有传统人类学的婚姻、家庭、亲属、习俗等，而以开远在铁路通车后所发生的事情对当地生活、社会的影响。调查的态度采用一个保险公司的口号：接受拒绝，坚持拜访。就这样，在开远调查的日子里，笔者穿梭于大街小巷，完成一个人类学学者的“通过仪式”。

第二节 都市居民生活

铁路作为资本主义在全球延伸的工具，隐匿于其背后的是利益的追求，法国在滇越铁路开通后，铁路沿线就成了其商品的倾销市场与原料的供应地。开远作为铁路的中转站与交通枢纽，大量外来产品的进入以及人员的流动，给开远人们的日常生活注入了新的元素，改变了人们的日常行为，在不同的历史时期，铁路承担着不同的角色和身份，在百年的历史发展中，建构了一个现代都市。

一、生活中的“洋味”

在开远火车站门前，有一个四方形的围墙，从残存的墙角基石可以辨别出是法国建筑残留，用“断壁残垣”来形容其最为恰当。它的前身可是开远最早的西式娱乐场所——洋人俱乐部。直到上世纪70年代，为了大唱样板戏，法国人的俱乐部才被炸毁。西式的饮食文化：牛奶、咖啡、面包、西餐、红酒；西方的娱乐文化：西洋音乐、舞蹈、绘画等都是从这里开始传播到开远市民生活之中。滇越铁路的开通，让开远城繁华起来，让开远人忙碌起来，人们每天吃完饭后，都要兴冲冲跑出来，看过站的火车，看街上的洋人，看洋人的房子，看洋人怎么跳舞。开远老百姓传统洗衣服方式用的是草木灰水，并称之为“碱水”，吃饭用瓷碗、土碗。在滇越铁路通车后，随着商贸的发展，人们开始用“肥皂”替代“碱水”洗衣服，称为“洋碱”；用铁制的碗，人们叫它作“洋铁碗”；建房子用的水泥称为“洋毛泥”，就连“东洋头”发型也出现了（所谓的东洋头指的是头发左右两边分发式、全部后梳式、平顶式等发型），而越南小吃“卷粉”也成了开远街市是必不可少的一道风景线。

当你和现在的老开远人谈及越南的咖啡、法国的硬壳面包，老人们不经意会流露出羡慕的眼神，是对那些能够进出咖啡店面包房人的羡慕。他们说，咖啡、面包对于普通的人家来说是一种奢侈品，他们没有能力去购买，更多的时候是路过店面时，从屋子里溢出的咖啡味、面包香就已经让人沉醉了。当一种商品属于奢侈品时，其象征着身份、地位，而随着其由奢侈品转变成普通的消费品时，其隐喻的象征性内涵也就发生了根本的转变，具有的代表权力、地位、等级、身份的象征性价值也就随之消失了，就像米兹（Mintz）论述糖在英国的发展一样，糖从最初的奢侈品到普通的消费品的转变，说明糖在生活中的重要性增大，但是糖的象征性权力、地位、身份在消失。① 咖啡作为一种西方式的饮食文化在与东方的茶饮料碰撞时，一直没有能够占据主导地位，现在的开远街头，已经无法找到一家越南的咖啡店和法国式面包店了。而在20世纪40年代以前，开远落云庄一带（现在的火车站门

---

① Sidney W. Mintz, “Consumption”, in *Sweetness and Power: The Place of Sugar in Modern History*, New York: Viking, 1985.

口，东风路延伸至人民中路段），有着越侨开的“越发祥咖啡铺”、“中兴咖啡铺”、“万成面包咖啡铺”以及“南丰西餐咖啡铺”。[1] 但是咖啡、面包带给人们的想象却成了这座城市的记忆：

> 上个世纪60年代，通往开远火车站那段仅有两百米的青石板路算得上是最热闹的。最为引人注目的是那个咖啡店。从咖啡店里飘出的香气袭人，小店是越南人开的，虽然咖啡店的顾客不怎么多，但不至于无人关顾。店老板是一位越南大妈，四十多岁的样子，衣着无领的白衬裳，穿一条黑绸大裆裤，脚上一双海绵拖鞋；头发梳得亮光光的在脑后挽个发髻，看上去清清爽爽。凡是顾客进店，越南大妈就笑脸相迎。如果是常客，她不用问就会端上一杯热气腾腾的咖啡或牛奶，外带一个干面包；过路客，她就笑眯眯地问：“您家是想喝咖啡还是牛奶？”顾客用餐后，她同样是笑眯眯地说：“请慢走，欢迎下次再来”。我虽然不会喝咖啡，也根本不知道咖啡是什么味道。但小店老是会吸引我，除了咖啡的香味，更吸引我的是干面包。那干面包呈椭圆形，表层被烤得黄黄的、硬硬的，就像锣锅底的锅巴，又香又脆又经嚼，特别是那股淡淡的酸咸味，很是可口，掰拇指大的一点也够你嚼好一阵子。我吃过一次就再也忘不了干面包。一个干面包二两重，外加一杯咖啡，当早点足够了，问题是没那么多钱，一个干面包一角钱，和一碗米线钱差不多，再加上一杯咖啡就贵了，一般人是吃不起的。不过还是有人来吃，那就是火车司机，只有他们能天天享受，因为火车司机的工资相对高一点。我等平民百姓不敢奢望，只能是偶尔去品尝一次。（受访人：邓宝山）

通过邓先生的介绍，可以看出，当时咖啡、面包对于普通市民来说，更多的是存在于想象之中，来这里消费的多是火车司机与有钱人。咖啡、面包成为当时人们看待火车职业人员的一个物化符号，里面包含着职业、身份、地位，是开远人记忆中的异国情调与浪漫情怀。

---

① 包运恒：《开远城区四十年代前后商业店铺分布情况》，《开远市文史资料选辑》第三辑，1990年，第92—94页。

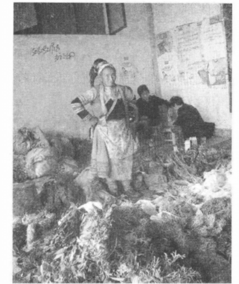
滇越铁路沿线的许多车站附近都有网球、足球场地，如蒙自碧色寨，那里有块红土场地。杨国柱老人说，那里是铁路开通后，法国人修建的网球场，也是云南省最早的网球场地。开远作为滇越铁路的中转站，大量的法国人与越南人居住在这里，从而使得这里也成了云南较早存在足球的地方，而且足球运动一直延续下来，成了开远人平常娱乐的主要体育运动。开远历史上最早的现代足球运动是越南人顺着滇越铁路带入的，在 20 世纪三四十年代，开远已经有了几支固定的足球队：铁路队、越侨队、县机关队和大庄伊斯兰队，在开远掀起了现代足球运动浪潮。[①] 在开远提到足球，人们自然会想起一个人与一个家庭：何文启老师和岑氏家族。何文启先生是解放前在开远一中任教的体育老师，也是开远足球发展最早的推动人。岑氏家族是越侨，1937 年回开远上班之前，在滇越铁路公司下属的“嘉琳机车车辆修理厂”上班。由于越南深受法国文化影响，盛行足球运动，岑氏家族的孩子们都喜欢上足球。建国后，岑家的后代征战于各种级别的足球比赛场地，其中以第三代中的岑康（岑如光的堂弟）最为出色，1985 年入选了国家青年队。[②] 开远的足球史见证了一个家族史，使得娱乐与社会发展相互映衬，而滇越铁路则是足球运动在开远发生、发展的主要推动因素。

二、生活中的理性

开远西城区有个城乡农贸市场，每个周日是赶街日，西山上的苗族都会下山来销售他们的农副产品和土特产品。他们销售的农副产品主要有蔬菜、豆类、瓜类，这类产品他们会按照市场交换的原则，以国际标准的千克制来进行，而他们在销售苗族草药的时候，计量的单位恢复了传统的以“捆”、“束”、“堆”为单位来进行买卖。在和他们交谈的时候，他们认为草药是他们苗族的物产，是他们从山地上采回来的，祖祖辈辈一直都是这样来买卖的。而农产品早期的计量和其他民族相似，用的是“斗、升、丫”等。在笔者沿着铁路调查的半年多的时间，无论是沿途的都市，还是偏远的山区集市，商品交易的计量都是国

① 何文起、徐小平：《开远人与足球》，《开远市文史资料选辑》第 8 辑，2005 年，第 15 页。

② 岑如光、徐小平：《激情燃烧三代人》，同上书，第 94 页。


图 4.2 卖草药的苗族妇女

际标准的“千克制”，这种现象现在在全国其他地区也不多见，即使是厦门这样的经济特区，日常集市的计量还是市斤而不是公斤制。寻其原因，人们给的答案是滇越铁路开通后，进行的商品贸易，尤其是矿产贸易都是与国际接轨，时间长了，也就自然影响到了沿途的都市与乡村。这是有道理的。苗族族众以其淳朴的对物的二分法，让其能够在“捆”、“束”、“堆”与“千克”之间游刃有余。

滇越铁路开通后，开远车站附近的落云庄片区兴起为商贸中心，在这里的做生意的人大部分是外地商人，如广东人、上海人、香港人、越南人等，很多时候，他们一方面要与外国人打交道，一方面要与市区人打交道，从而在这两种计量单位中不停地转换。民国二十七年(1938)，开远县政府以“万国公制”为标准，每尺 33 厘米，从而代替了从清代一直沿用的每尺 35.5 厘米的木尺。从传统的“斗、升、丫”计量转成“千克”制，现在无法查到具体的日期，估计也是和“度”的转变时间差不多。传统的“斗、升、丫”很能体现出来中国农村的人际关系，虽然一直沿用清朝的库平标准，但是各地具体的“斗、升、丫”大小不一，且人们在实际操作中，根据关系的远近与熟悉的程度，出现了“满”与“浅”等方式，所以每次交易的计量存在严重差别。用老开远人的话说：“那个还不简单啊，你用升量米时，手晃一晃，也会漏很多米的”，很朴实的一句话，就道出了传统计量单位的根本性缺陷。而铁路开通后，遵循的是市场交换原则，所以计量的客观性就是一个不可避免的问题。在长期的“斗、升、丫”与“公斤”的并存中，“公斤”制在人们的实践中逐渐占据了交换市场，减少了人们在交换中的“情感”因素。

中国的传统计时是以“地支”来进行的，一天十二个“时辰”，每个“时辰”约为现在的两个小时，工具是“日晷”。乡村的人们根据太阳的位置来进行粗略的判断，用最熟悉的生活中的符号来表达相对较短的时间段，如“一顿饭的工夫”、“抽袋烟的工夫”等。当地的老人们说，在

传统的社会里，时间的确定要靠县衙里的土炮，早晨五点是“醒炮”，起床做活；中午十二点是“午炮”；黄昏七点是“头炮”；九点“二炮”两声，是全城睡觉的时间。在一个自给自足的环境中，时间不需要准确的计算，人们每天重复着一样的生活，日出而作，日落而息。1910 年，滇越铁路通车后，人们发现，原来的计时方式无法适应火车的运行，因为火车是按照固定的钟点靠站，停站的时间是按照分钟计算。火车从来不等人，所以原有的时间模式必须重新调整。在开远，最早出现的机械石英钟是车站站台的那个“子母三面钟”和火车司机的怀表，法国制造，人们必须根据火车的时刻表来赶乘火车，火车站上那面“三面钟”也就成了当地人重新认识时间的符号物。开远城区公共场域的石英钟出现在 1931 年，当年“开远民众教育馆”成立，建西式宫殿大门时，大门额壁置门钟，这时城区的人们才不用跑到火车站上去看时间。[①] 火车按照准确的时刻运行与经营，是现代工业化的要求，开远人很早就接触到西式的时间观，对于人们认识新的事物与接受新的生产方式起到促进作用。

在乡土社会中，人们生活在差序格局[②]中，以己为中心，同心圆式地层层向外推进，处于一种所谓的“礼俗社会”中，人们之间讲究的是亲情、关系、情面、人情，像是生活在一张无形的情感网络之中。如路上行走时遇到乡邻赶着马车、牛车，也就搭了顺便，从来没有说要收费的事情。而火车运输是按照产业化的规律运作，不仅按时停靠站，更需要买票，即使是熟人，也无法通融。“熟人也得买票，这下子真的见外了。”西方的理性与东方的感性在开远这个小站邂逅时，使得乡民社会中所谓的“人情”在这里“见外”了。而后来的个碧石铁路上却出现了另一番情景，个碧石铁路是中国修建

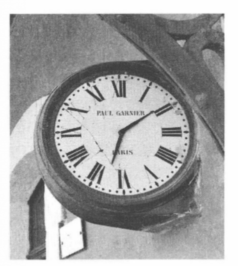


图 4.3 火车站上的三面钟

---

① 曹定安编：《开远文物志》，昆明：云南美术出版社 2007 年版，第 162 页。

② 费孝通：《乡土中国 生育制度》，北京：北京大学出版社 2007 年版，第 24 页。

的第一条民营铁路，从蒙自的碧色寨经个旧、建水、石屏到宝秀镇，采用的也是边修边营的模式。从 1915 年开始修建，到 1936 年全线贯通，共耗时 21 年，全长约 177 公里。由于是中国人自己修建的，又是在乡土范围内运营，“人情”就不可避免地出现了，把来自西方工业文明的火车改造成充满中国人情味和操作方式的现代交通工具。[①] 如真的买不起票的人搭顺车，熟人可以“走后门”；过年过节，人们难得回一次家，能挤上一个就挤上一个，不怕死的爬顶棚，怕死的坐车厢，只要能挤得进去。车厢车顶到处是人，过山洞时，经常有人没注意，被撞下火车。由于车速非常的慢，爬起来追上火车，再次爬上顶棚，使得火车远看就像一组沾满蚂蚁的黑色糖块在移动……在开远，西方理性思维对东方感性的冲击，为后来开远成了一个由“火车拉出来的城市”奠定了基础。

第三节　都市社会文化型构

一、民风民俗运动

滇越铁路通车后，各式消费品的流入、人们生活选择的多样化以及生活中的“洋气化”，对乡土社会的社会风气产生了很大的影响。开远在铁路开通之前，社会处于相对封闭的自给自足状态，人们日出而作，日落而息，城区只有零星的商铺，供应生活的必需品如食盐、布匹等。既无多余的钱财来消费，也没有多样的商品供选择，更不用说什么丝绸绫缎、洋货等。人们的婚丧嫁娶等一切遵循古制：

> 婚嫁遵行六礼，先求庚帖，随通媒约，继请亲长之尊贵者向女家至意，凡三次才允诺，然后二姓互相酬拜，具启下定仪。将娶，则请期纳币，然后亲迎。其仪物丰俭，各称其力，亲友具仪致贺者量力酬之。丧礼时，初丧亲友毕吊，款以槟榔清茶。有服者量给孝帛。发引前数日，亲友祭奠，皆宴待，概与孝巾，且有酬赠至。崇信释道，建斋诵经，习俗相沿久也，贫富皆然；男子衣服，虽绅士多系布素，不着绸绫，

① 张铁群：《滇越铁路的历史记忆之二》，《小城镇建设》，2003 年，第 7 期。

颇有简朴之风；妇女行路恒持伞蔽头，亦有崇廉耻之意。①

在调查期间，报道人说开远曾进行过民风民俗改良，当时我的第一反应就是，1927年，南京国民政府成立后，为了进一步对社会进行控制与整合，于1929年末开始在全国进行一次民风民俗调查与社会改良活动，开远的这次改良是不是当时这项运动的组成部分？改良的动机是属于国家行为，而不是地方自发行为？就是说，滇越铁路通车后，对开远生活方式、民风民俗的影响，并不是开远进行民风民俗改良的原因。调查过程中，报道人认为铁路开通后，对开远负面影响最大的有两个方面：一是金融的混乱，使得经济发展萎缩；一是社会风气日渐奢侈。他们的话在《民国开远县志稿》中得到验证："本境习俗素尚勤俭，自滇越铁路通后、沪上奢侈之风、昆明斗糜之习交相传来，于是简朴耐劳之风竟化为奢惰之习，然此风气尚仅限于城区一部，而各乡村民尚守简朴耐劳，专务农事……"②可见，铁路通车后，经济的发展和外来商品的冲击，造成人们生活的奢侈之风，冲击着传统简朴观念。人们感觉到生活秩序的混乱，出现了对过去简单生活的迷恋。恰逢民国政府出于对地方社会的控制与整合需要，在全国范围内推行风俗调查与改良活动的契机，在开远出现了一个以地方人士为主导，政府支持，以婚嫁、丧葬、应酬等为主要内容的社会运动，上演了国家、地方与乡民三者在边民社会中的互动与权衡。《民国开远县志稿》中载："婚嫁、丧葬之礼大多沿用古制……铁道开通，奢靡之风愈染愈深，对于婚丧消耗过度，地方人士有鉴于此，特设风俗改良会，凡属婚丧，由奢而俭，由华而朴。拟定简章，公约，使婚丧之家不致越乎范围……"③

1931年12月，开远进行的风俗改良运动包括：婚嫁、丧葬、应酬、职业、迷信、游民、慈善、公共卫生以及服装等方面，基本上是以当时国民政府关于《风俗调查纲要》中的"生活状况、社会习尚、婚嫁情形、丧葬情形"等四大类为主要内容进行。④ 开远的风俗改革主要目的是为

---

① 《阿迷州志·嘉庆》。

② 阿迷州在1931年蒋子孝任县长时，改名为"开远县"，取"四面伸开，联结广远；想得开，望得远；开拓边远"之意。《民国开远县志稿》是民国二十年续修开远县志手册汇编，没有正式出版，作为《阿迷州志·雍正》的附录，台北：台湾学生书局1968年版，第521页。

③ 《民国开远县志稿》，台北：台湾学生书局1968年版，第526页。

④ 严昌洪：《20世纪30年代国民政府风俗调查与改良活动述论》，《华中师范大学学报（人文社会科学版）》2002年第6期。

崇尚简朴，严禁奢靡，去邪务正。在调查中，人们现在还有记忆的是关于婚丧嫁娶的规定，以及当年蒋子孝县长夫人所倡导的“放足”运动。婚嫁、丧葬方面的风俗改革运动，不是改革其仪式、环节，而是对在婚丧嫁娶仪式过程中，人们所收受礼金、应酬的标准进行规定。如婚礼中：下定只许鸾书一扣、银戒指一个、炮烛各一份，黄甲四翼，糖食八味，猪肉二十斤；色布二件，茶叶两盒，酒两瓶，其他全部取消；丧葬仪式中，禁止“入殓”请客、“缝七”收、送礼物，吊丧亲友只待早餐，不待午餐等；应酬中，“喜仪”一律定为纸币一元至五元，禁止送其他礼物，而“弥月、周岁、新建、迁居、开张、分居等一律禁止酬贺”等。如果当事人违反公约规定，除了“将违反物没收外，还处予与违反物价相等的罚金”。

从风俗改良公约的条款规定可以看出，地方人士为了限制奢靡之风，对乡土社会中的很多礼俗进行了规定，部分地迎合了政府对地方社会的渗透与整合，但是另一方面又与几千年来乡民生活的理念相左，干涉了属于关系网络中的乡民生活，人们或明或暗地违规操作。曹定安老师介绍，民国二十七年，万云峰为父治丧，使得开远风俗改革彻底流产。万云峰身居中校团副衔头，为其父治丧时，搬来当时云南省主席龙云亲自书写的旌亭，大摆丧宴，甩开跳狮跳铓长阵治丧，完全不把风俗改良的治丧公约放在眼里，从而使得风俗改良化为乌有。不过在开远，风俗改良项目中，“放足”运动倒是在时任县长蒋子孝的夫人杨光惠女士的推动下，成为潮流。开远的“放足”之所以能顺利地推行，与当时开远作为铁路枢纽有很大关系，人员流动，商贸兴盛，文化多元，从而使得人们对新事物的认识和接受比其他地方要快。

二、文化形塑与演变

（一）马帮文化生成

中国传统的民间运输工具是依靠蓄力的牛车、马车，开远也不例外，直到 1936 年，云南矿业公司决定在开远南郊办水电厂时，开远才出现第一辆汽车。民国期间，开远城东门内街道上的条石上有很深的两条车辘轳印，那是长期的牛车、马车木轮滚磨出来的。[①] 在铁路沿

---

① 廖锡林：《开远的民间运输业》，《开远市文史资料选辑》第六辑，1993 年，第 33 页。

线，最有名的马帮要属蒙自的蛮耗小镇（原属于个旧市），1889 年与蒙自同时开埠通商，云南的大米、土产由驿道运至蛮耗，装船从水路沿着红河水道运至越南，销往国外，同时个旧的大锡通过马帮的运输也在蛮耗装船，运至越南海防，换海轮三天抵达香港。同时从香港、越南购入进口货物，运至蛮耗，然后由马帮运往各地。胡桂铭介绍说，蛮耗的水运当年极其繁盛，码头岸边每天有 20 多艘木船停泊装卸货物，岸上有千余匹马参与物资运转。直到 1910 年滇越铁路通车后，蛮耗作为中心码头的地位才逐渐衰弱。滇越铁路改变了蛮耗作为中心运输码头的地位，也使得个旧马帮作为运输工具的作用下降，但是滇越铁路却造就了开远的马帮兴盛。在开远灵泉路与人民南路交口处是开远"滇南大酒店"，可能现在没有多少人知道它的前身——马店。据报道人介绍，

> 1909 年，当滇越铁路修建到开远的时候，滇南大酒店这个地段还是荒郊野外，这里住着一户姓普的彝族人家。这家人靠卖瓜子、腌萝卜、腌橄榄讨生活。因为是路口，行人相对多一些，小生意基本能维持生活。后来他家又改卖豌豆凉粉、凉米线。日子稍微宽松了一些，就折了茅草房，用夯土筑了新房子，呈凹字形。有一天，来了一队马帮，大概有二十多头骡马。他们是驮铁路器材的，从蛮耗来，要把这批货驮到小龙潭工地。到了这里，骡马喘着粗气，原地不走了。马锅头没有下令卸驮子，而只想让骡马稍歇片刻。而押这队马帮的是两个法国人，已走得汗流浃背。他俩跟马锅头坐到大青树下，点了支烟抽。那位年纪稍大一点的法国人看骡马疲惫不堪，就对马锅头说，今晚在此住一宿，明早再赶路。这队马帮就在这家不是马店的店住下了。饭后，吸了烟筒、喝了茶，普老板就吩咐女儿端洗脚水给客人洗脚。晚上泡脚是彝家人的良好习惯。彝家姑娘自然是热情地端到了每一位客人面前，这使疲劳了一天的赶马人顿时感到轻松、舒爽。他们自发地要给姑娘小费，而为客人端洗脚水对姑娘来说是最平常的事，她怎么也不肯收。马锅头就将大家给的钱收集起来，交给姑娘的阿爸说："这钱是我们的一点心意，再说吃、住开钱理所应当，我看你家这里

开个马店合适，只要你开起马店来，我们会经常来光顾你的。如果钱不够，我们凑点给你。"在赶马人的帮助下，马店开起来了。随着马帮队的壮大，普老板的马店已由原来简陋的土坯房变成了土木结构的四合院。这家马店一直到解放后才改为了茶馆。80 年代末，彻底拆除，建设为开远滇南大酒店。滇越铁路开通后，开远成了滇西南的物资仓储，而那个时候，交通主要靠马车、牛车，开远的马帮也就兴盛起来，

赶马人长期远门在外，日夜穿梭与山水之间，日晒雨淋饱受寂寞、思家之苦。马帮兴起的同时催生了一种民间的小曲——赶马调的诞生。开远文史委的蔡维丽主任，曾就开远的赶马调历史进行了追踪，认为流行于开远的赶马调最早出现在 20 世纪 30 年代，由云南音乐家林之音整理，歌词大意为：

砍柴莫砍葡萄藤么，养囡莫给闲游浪荡的无用人啊，哥呢妹子亲亲，

有志的男儿像常青树，无用的人儿他游荡一生啊，哥呢妹子亲亲；

买田莫买石崖么，养儿莫付好吃懒做的大姑娘啊，妹呢哥子亲亲，

聪明的姑娘她样样会么，懒惰的姑娘她一样也不会啊，妹呢哥子亲亲。

曹定安老师认为，赶马调是一个彝族、汉族民歌综合的产物。首句"砍柴莫砍葡萄藤"，是开远彝族民歌中最通常的起兴手法。而衬句"哥（妹）呢妹子（哥子）亲"敲定了《赶马调》汉族民歌的定性，像开远汉族民歌《黄花囡哭老倌》："初一（呀）老早（嘿）路上赶，亲亲妹郎哥；头顶（尼）青丝（嘿）要钱买，亲亲妹郎哥。"就是这种手法。随着马帮的兴盛，赶马调作为一种内生性的民族文化，融合了多民族因素，流传于开远的山山水水之间，为区域文化的多元性增添了一分色彩。

（二）文化嬗变与融合

1889 年蒙自开关后，进口大宗货物主要是棉花、棉纱与棉布，出口大宗货物主要是锡、鸦片和锑等。从光绪十五年（1889）到民国 30 年

(1940),蒙自关关税共征收 38 690 086 关平两(其中,1930 年,《中法新约》签订后,蒙自关实现关税自主)。[①] 大量棉织品的进入和矿物的出口,产生了两个后果,一是白银的外流,银价高涨;二是因"洋布"价格便宜,质地又比"土布"好,"土布"手工业萎缩。银和土布是开远原住民彝族服饰的主要质材。"洋布"以其质量好、价格低的优势,很快代替了彝族服饰中"土布"的地位,而银作为服饰的主要装饰品之一,由于银价的飞涨,也让彝族人无法承受。如彝族鸡冠帽,开远彝族倮倮支系妇女婚嫁佩戴之物,形似鸡冠而得名,俗称谷嘟帽、银帮帽,帽檐围钉直径 3 毫米小银泡(俗称含口)一圈,首尾两端纵钉银泡三行,全帽共计约 360 颗;帽面有悬于花卉图案的银质"芝麻铃"十数串;帽首有银凤一只,环垂帽尾的银链三条(俗称三道须)。[②] 伴随滇越铁路的开通,滇省白银外流,鸡冠帽上"含口"、"芝麻铃"、"银凤"、"三道须"所剩无几,谷嘟帽逐渐被色彩鲜艳、价廉物美、实用性强的棉纺织品——包头所代替。

"法国黄",就其物的本身来说,是一个"色彩学"的物的分类,仅此而已。但是在滇越铁路近九百公里的沿线上,"法国黄"成了滇越铁路颜色标识,成了法国殖民行为的象征,是法国式建筑文化在殖民地的延伸。开远市火车站附近的彩云路、宏仁路周围,在滇越铁路通车后形成了以法国黄色调为主体的建筑群,包括:滇越铁路职工宿舍、车站、车房、水塔、总经理办公室、医院、洋人俱乐部,形成了开远市地域空间的分割。这里主要生活着作为滇越铁路领导层的法国人、技术层越南人和流动的中国人。对开远市民来说,这里是他们进出流动的空间而非生活空间,同时也是外来文化进入开远的窗口。法国式建筑在开远现有遗存包括车站、三处职工宿舍、总经理办公室和开远市第四人民医院内的三栋建筑。其建筑的特点是:"红瓦黄墙木制百叶窗,尖顶烟囱石头轮廓线"。代表性建筑为"巴都署旧址",位于开远市彩云路北端,建于 1907 年,石墙承重,木梁架,机制红板瓦顶,墙角皮石嵌边。前廊和室内各厅分别铺设越南烧制的不同图案釉面地砖,二层中间为会客室,西边设办公室、卫生间,卫生间铺彩釉地砖、墙贴白瓷砖,除卫生间外,均铺地板,楼体四面开百叶窗,质材东京木。

---

① 蒙自县志编纂委员会编:《蒙自县志》,北京:中华书局出版 1995 年版,第 568 页。

② 曹定安编著:《开远文物志》,昆明:云南美术出版社 2007 年版,第 179 页。

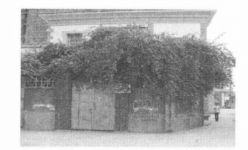


图 4.4　巴都署旧址

据开远市文物管理所的曹定安介绍，法国式建筑对开远建筑文化的影响主要是在百叶窗、金包银的石头墙、卫生间。开远人在看了法国建筑之后，才学会了在自己的房间中隔出专门的卫生间来。① 作为法国与中国建筑文化交融的典型建筑就是“万国旅社”。万国旅社建于1943年，由当时国民党60军代军长万宝邦仿照法式建筑风格，自己出资建造的一栋为来往商旅提供住宿的旅社，位于火车站门口的汉武路（现在的东风东路尽头），是开远第一栋由国人自己建造的现代旅馆。万国旅社的建筑风格受法国建筑文化的影响很明显。我国的传统建筑都是土木结构，只有正面才开窗户。后面和侧面都不开窗户，万国旅社受法式建筑风格影响，房屋建筑格局发生了变化，开始前后都开窗户，不再用传统的木窗户，而开始用玻璃窗户。另外，据《开远民国县志稿》记载：“自滇越铁路开通后，车站洋房建筑一新，殷实之间亦有仿照西式建屋。”位于临泉路的“高家宅”就是一幢典型的中西合璧的民宅，宅长34米，宽22米，高约10米，传统的抬梁硬山顶二层楼房。粗皮石勒脚，金包银墙体，青瓦顶。院内皮石漫地，楼廊回转周通。② 曹定安认为，这座房子平班实辈排列的正房与耳房，松动了传统建筑中主高副低的凝固模式；四周墙体实行的洋味十足的开窗，打破传统建筑开窗的规矩；尤其是法国彩釉地砖、水泥、玻璃等现代建筑材料、建筑工艺的兼收并蓄，是开远民居由传统向现代发展的标志。

三、多元宗教信仰

开远城区中心，是以临泉路与人民路交叉处为圆心，半径一百米以内，南边是伊斯兰教堂，北边人民中路东边是基督教新教教堂，右边是观音寺庙，再加上火车站附件已经被拆掉的天主教教堂（现在已搬迁到开远西山苗寨），环顾四周，你会惊奇地发现这里聚集了世界三大

① 曹定安编：《开远文物志》，昆明：云南美术出版社2007年版，第78—79页。
② 曹定安编：《开远史话》，昆明：云南科技出版社1997年版，第197页。

宗教，是历史的偶然还是必然，使得这里成了一个多元宗教信仰的区域。此外，还有普通人家信仰的"天地君师亲"和原住民的自然崇拜与神灵崇拜，在这里做调查的人无法回避地域信仰问题。开远境内最早的居民为彝族，《康熙·阿迷州志》记载："阿迷初有彝，继有汉人，亦杂居。"在元、明以后，渐有汉、回、壮、苗等民族迁入。民国8年，全县人口中彝族占50%，壮、苗占5%，回族占15%，汉族占30%。[①] 彝族作为当时开远境内的主导民族，分布在境内各地。彝族相信万物有灵，每年正月举行"送火星"，二月初祭龙、六月献天，阿哲支系要祭密枝林和山神等。元、明以后，随着汉族、回族人口的进入，佛教、道教和伊斯兰教开始在开远境内传播，初步形成开远城区多元宗教共存的局面。

开远境内的佛教寺庙，民国期间尚存寺庙城区有43座，另外有西门龙潭寺、三台寺两个建筑群，现城区仅有观音寺庙和西门龙潭寺。龙潭寺位于开远市西山脚下，现属于解放军59医院属地，以供奉儒释道三教神像出名。其前身为观音寺，修建于明代，现在寺内有住持一人，2008年初从福建到开远从事寺庙的住持工作。当笔者试图了解寺庙历史与开远市民信仰佛教的概况时，他告诉笔者，因他刚来，对寺庙的历史与周边信众的情况不太清楚。笔者在开远市文史委遇到曾经参与整理开远观音寺佛事活到的人员，他们说观音寺建于光绪十六年(1890)由慈惠主持修建。20世纪30年代的风俗改革，捣毁了观音寺，只留下观音像，但是仍然有人在逢佛事会期时偷偷地前来敬佛拈香。民国期间，开远的佛教徒只有尼姑，没有和尚，出家的尼姑多是一些命运凄惨的女性，如受丈夫与公婆虐待，受欺凌的寡妇，与家人命相相克等。笔者在调查期间，曾多次到观音寺调查，逢初一、十五以及观音菩萨圣诞日（农历二月十九日）、得道日（六月十九日）、成佛日（九月十九日）敬佛、拈香、做会的人数比较多外，平时只有少许人来烧香拜佛。由于佛教信仰与儒家思想和道教思想相融合，"临时抱佛脚"的思想成了很大一部分人的最后一根稻草。在调查中发现，来寺庙的香客分为几类：一是虔诚的佛教徒，修身积善，恪守"因果"报应，信佛是其信仰；一是"临时抱佛脚"，遇到困难、事变，无处可依，对佛求拜；一是对佛祖的敬畏，路过庙门，进入焚香；一是"还愿"，多是"临时抱佛脚"时许下

---

① 云南省开远市志编纂委员会：《开远市志》，昆明：云南人民出版社1996年版，第617页。

还愿之诺。佛祖也成了世俗人利用的工具，大多数进入寺庙焚香拜佛的香客在"施与"的同时，期待着在未来某一时刻的"回报"。2008年10月17日（农历九月十九日，观音成佛日），笔者在开远观音寺调查，参与佛事诵经的佛教徒大约60人左右，多为女性；捐善款登记注册的约240人左右，而进香的香客（不包括上述两类人）约200人。开远市佛教协会的人告诉我，龙潭寺那边的人数要比观音寺多，因为笔者无法分身，无法得知那边的具体情况。

在开远信仰伊斯兰教的主要是回族，据开远市伊斯兰教协会秘书长线春光先生介绍，开远境内的回族人口的迁入经历了几次高潮：一是现在公认的回族先辈赛典赤·詹思丁担任云南省平章政事时，带来了一批随行的回族官员与士兵，其去世后，长子纳速拉丁袭职，其他三个儿子也在云南任职，其后裔居住在云南各地，成为回族中的望族；二是明洪武年间，派回族大将蓝玉、沐英率30万大军征讨元朝在云南的势力，战争结束后，沐英奉命留守云南，大量江南回族士兵留下担任屯田戍守；三是滇越铁路修建时与通车后，大批外地的回族人员涌入开远城区，在城区逐渐形成两个主要聚居点：回子巷（今红旗街）和火车站附近的落云庄的"太华春"及其周边。"太华春"是由当时清末名将马维骥（回族）修建的公馆，临街铺面皆为商贸所用。开远城区的清真寺位于红旗街，修建于明洪武年间，1856年毁于清政府镇压农民起义的战火之中，光绪三十二年（1906）恢复重建。随着铁路通车后，开远商品贸易发展，大量回族民众涌入城区，1918年，赛文化、王连安、马光明等穆斯林商人，出资修缮了清真寺的配属房屋。为穆斯林群众礼拜、诵经提供方便。线先生认为，开远的回族在元明清时，主要居住在近大庄乡、马街、平远镇（划归文山州砚山县）和城区，在铁路开通后，为穆斯林经商提供了便利，更多人涌入开远城区，加速了城区穆斯林文化的兴盛。

宗教和人类学学科的命运颇为相似，都被披上"殖民者"的外衣。人类学最初的发展是在殖民背景下开始的，为资本主义全球扩张提供"异文化"的信息与决策咨询服务；而西方宗教全球的传播，同样是随着资本主义的世界体系发展延伸到世界的每个角落，教化愚民，救赎灵魂，同时为政府提供决策信息。西方人类学对于宗教的研究主要关注原住民的原始宗教，忽视了西方"人为宗教"的进入对当地居民的影响。如果说佛教、伊斯兰教作为早已存在的宗教文化，那么基督教文



化的进入则是滇越铁路通车前后的事情了。1884年，法国占领越南，云南教区主教古若望(Jean Joseph Fenouil)写信给法国政府，要政府派兵占领中国。为了配合法国殖民政府达到这目的，云南教区从1885年起，先后派遣法国传教士金梦旦(Charles-Marie-Félix de Gorostarzu)、邓铭德(Paul-Felix-Anglee Vial)等陆续来到文山、蒙自、路南、陆良、师宗、弥勒等地开辟传教区，宣传天主教文化。[①] 而从1886年至1908年，天主教在云南新增25座教堂，其中有14座是在滇越铁路沿线地区：昆明4座、陆凉州(今陆良)1座、罗平1座、路南州(今石林)3座、阿迷州(今开远)1座、蒙自1座、通海1座、师宗1座和弥勒1座。[②] 可以看出，自法国取得滇越铁路修筑权至滇越铁路修建后，天主教在云南的传播中心开始倾向滇越铁路沿线区域。清光绪二十五年(1899)天主教传入阿迷(今开远)境内，设堂于治城东区五谷冲。滇越铁路于1910年4月1日全线通车后，便利的交通条件减少了途中可能发生的危险性，开始有成批的传教士和修女来到云南，同时还促进了铁路沿线民族聚居地区天主教传教的发展。宣统二年(1910)在鲁都克建教堂，民国8年(1919)时入教约千余人，主要是周围的苗族与彝族。目前开远城区没有天主教教堂，信仰天主教的主要是境内的苗族，分布在开远市西山上的老邓耳、份玉村等村。交通便利，外国人员的流动，使得基督教新教于民国3年(1914)由英国叶氏女教士传入城区。先后在今南正街北段、广聚巷、连云街赁屋设福音堂布教，民国8年，入教者男女共计八人，民国20年，仍设堂于"治城土主庙街(南正街北段)，入教者人数约五六十人"[③]。1941年左右，叶氏离开去昆明，中华基督教会男牧师库尔德来开远，恢复传教。现在城区有两处教堂，一是居于人民中路段新华巷，另一在驻昆解放军化肥厂附近的殿中新村。据教会张牧师介绍，开远现在教众约2—3千人，包括汉族、苗族、壮族、白族、傣族等。

中法战争的结束，铁路的修建与开通，使得开远这个边远小城聚

---

① 刘鼎寅、韩军学：《云南天主教史》，昆明：云南大学出版社2005年版，第184页。另外，关于天主教在云南的历史发展，请参阅《云南天主教史》，此处涉及的天主教部分，仅是在中法战争后与滇越铁路开通前后，天主教在铁路沿线的发展情况。

② 《新纂云南通志》，卷一百八，《宗教考八・天主教》。

③ 云南省开远市志编纂委员会：《开远市志》，昆明：云南人民出版社1996年版，第624页。

集了各类宗教信众，原始宗教、儒释道、伊斯兰教、天主教、基督教新教等多种宗教文化共存，构筑了独特的地域信仰文化。

第四节　西医的传播与发展

一、民间传说

笔者在进行调查的时候，收集到一组材料，大致如下：

在开远车站附近的红河州第四人民医院，原先是法国人1908年（经查实，是1911年）建的一所医院，一直被人们称为开远铁路医院。医院内的门诊室、住院楼，包括药剂室、娱乐室几乎是清一色的法式洋房，一幢幢错落有致；甬道两旁栽有矮矮的小灌木树、槟榔树、叶子花以及高高的木棉树。不少退休老铁路工时常拄着手杖，提着鸟笼去里面走走转转。他们在树荫下聊天、打扑克，欢度美好的时光。当然，来里面消遣的人还有小顽童，不过他们不喜欢坐，而是在树荫下偏着头，东瞧瞧，西望望，透过密密的叶隙搜寻小鸟站在哪个枝头上，准备用弹弓射击。那时，小麻雀多得是，随便去里面转一圈都会有收获。

一天，一个小顽童突然"啊呀"一声，跌了个跟斗。他爬起来，摸摸头上的包，忿忿地踩了那石头几脚。那块石头黑乎乎地凸出地面，很是刺眼。他越看越气愤，索性找来把锄头想刨出来，让它碎尸万段。大伙凑热闹，都帮他去刨。那块石头越来越大，最终原形毕露，是一个长长的石盒子。小顽童们呆了片刻。一小顽童脱口而出："这是个棺材！"大伙一听是口棺材，吓得落荒而逃。

铁路医院请来了考古人员，想弄清水泥棺材里面到底装着什么人。考古人员用铁棍撬开棺材盖，勾头一瞧，俩人被吓得目瞪口呆。原来，水泥棺材里有一位洋小姐，白衣白裙，头上还戴着花，脸嘴依然红润，像睡着了一样。这水泥棺材差不多一百年了，里面怎么还睡着一个活生生的人?!其实里面的人早已死了，只不过是棺材封闭好，尸体没有腐烂，不过，才一经风，尸体立刻就变成黑色，像干巴一样。



清理里面的遗物时，发现了一个笔记本，经过翻译，大家听到了一个感人的故事。当时，疟疾已从河口漫延到开远，一批又一批的劳工死去，已影响了工程进展。法国派遣了医疗队赶赴滇越铁路抢救。丽娜小姐是医疗队里唯一的女大夫。她到工地后，深入到每一个工棚去查看病情，抢救病号。虽然把一些劳工从死神那里拉了回来，但疟疾肆虐，无法控制蔓延的态势。她不辞辛苦，继续查看病情，查到开远工棚的劳工时，惊喜地发现，开远的劳工竟没有一个患疟疾，个个身强力壮，能吃能睡，能干活。怎么病魔不会纠缠他们呢？她仔细研究他们的生活习俗。后来，她发现开远劳工中有一位老者懂草药，经常用蜣螂虫、桉树叶、蒲公英煎水给大家当茶水喝。这种草药能消毒、杀菌，虽然还达不到治疗疟疾的效果，但能起到预防疾病的作用。丽娜收集了中国民间草药秘方，记录了满满一笔记本，打算带回国去研究、整理。可是她没能返回国去，因为她也传染上了疟疾，被病魔夺去了年轻的生命。那本医疗笔记本同她在水泥棺材里躺了近百年。（受访人：邓宝山）

对于邓先生提供的材料，笔者在开远进行了核实，先后咨询了铁路山区的退休职工和开远文物管理所的曹定安老师，他们都没有听说过这件事情，所以笔者认为这则材料所说的具体事件是非真实的，但是所说的内容存在真实的成分。透过这则材料，可以得到几个信息点：一是在滇越铁路修建或开通前后，铁路沿线出现了瘟疫等流行性疾病；二是当时西方医疗已经介入对疾病的治疗与防疫；三是在人们没有西医治疗的时候，中医的草药对于预防流行性疾病起到一定的作用。上述三个方面的信息，在滇越铁路修建过程中以及后来开远对流行病的预防、治疗等都曾发生过，其反映了西方医学与东方中医早期在区域空间中共存发展的情况。

二、铁路沿线西医的传播

“头疼医头、脚疼医脚”与“头疼医脚、脚疼医头”可能是人们对西医、中医的直观区别，反映出中医、西医在对待病理的认识论上的不同。中医理论主要建立在阴阳五行说、藏象学说、经络学说、辨证论

治、四诊八法等之上。在中医学中，人体是一个整体，和世界万物合而为一，通常都是通过全身治疗来治愈某一部位的疾病；西医的发展主要是化学的发展，把人体当成一台复杂的机器，通过调节人体的机能平衡，头痛医头，脚痛医脚。对于中西医的二元分类应该是出现在东西方在文化上的遭遇之后，随着西方列强在中国势力范围的深入，西方医学也得到了很快的传播。1903 年，滇越铁路开始修建，法国人首先遇到的问题就是修路工人的患病问题，因为从河口至蒙自的芷村，沿着南溪河谷而行，地处热带与亚热带，潮湿、闷热，致使痢疾、瘟疫等传染性疾病时刻威胁着殖民者与工人的生命。所以当滇越铁路开始修建之时，法国人把修筑滇越铁路的公司总部放在蒙自，并在蒙自修建了一所法国医院，为驻在蒙自的滇越铁路公司职员、海关人员以及在蒙自的欧洲人看病。

滇越铁路修筑过程中，有 12 000 名中国劳工牺牲，在南溪河段死亡人数大约有 10 000 人。南溪河谷恶劣的气候，使得法国殖民者不得不考虑在沿线建立理疗机构，来确保滇越铁路公司职员以及欧洲人的健康问题，从而为铁路沿线首次输入西方医疗技术。从 1904 年开始，在老街资助一座地方军医院，对来自线路最初几公里的施工地段的伤病员给予治疗看护。1905 年建立一座专门为欧洲人医病的临时医院，由一名医生负责。第二医疗卫生站在 35 公里处，附设有临时医院、门诊部，由欧洲籍的医生和护士负责。同时在 45 公里、58 公里、64 公里、88 公里、127 公里处设立了医疗卫生站。1905 年底，南溪地段设立了 7 个大的医疗卫生站，安排了 7 名欧洲籍医生。在开头的 30 公里线路承包地，还另设了为本地人治疗疾病的特设医院，其驻地在 3、15 和 24 公里处。1906 年初，位于 30 公里至 112 公里之间的 14 个承包段内，每段有一个小型临时医疗所，由一名欧洲护士管理，有几名安南籍护士在其领导下一同给劳工治病，并到工人宿舍出诊。医疗服务部门在 1906 年内对两种流行病做出了有效的防治工作：只有两人患鼠疫死于老街，但鼠疫被及时制止了，没有蔓延开来，特别是在宁波劳工中发现的霍乱也被及时制止了。患病者被隔离在 104 公里处的宿营地，有 35 人被传染而死亡。[①] 滇越铁路修筑沿线虽然设置了医疗机构，但是主要是为欧洲籍员工服务，华工的生活则处于悲惨境地，那些

---

① 法国滇越铁路公司、印度支那铁路建筑公司：《滇越铁路》，第 213 页，内部资料。

死去的中国员工绝大多数是因疾病而死。据当时清政府官员查看铁路修筑时所记载的情况，能够反映出当时南溪河谷的华工惨况：

> 初至春寒，北人皆绵袴长袍，而热已同三伏，或数人十数人为一起，即于路侧搭一窝棚，斜立三丈木条，上覆以草，席地而卧，潮湿尤重，且北人素不讲清洁，即于棚外便溺，秽臭熏蒸，加以不耐烟瘴，到无几日，病亡相继，甚至每棚能行动者十无一二，外人见而恶之，不问已死、未死，火焚其棚，随覆以土；或病坐路旁，奄奄一息，外人过者，以足踢之深涧，其得藁（多年省草木植物）葬者，尚为幸事。余先后据报，即商善绅周绳武捐给官板，就商文山铁路段，绅万里恩鸿恩兄弟，于所管山内取料，每具仅取解工价二元，即饬其就近经理，先后共埋二千具至谱，于是其未病皆舍命逃亡，不数日而尽，工价未得，路费全无，沿途乞食……①

对于中国劳工的饮食、疾病、卫生状况，一直到1906年以后，才得以改善。在1906—1908年施工高潮期，为使劳工安心工作，法国人增加了一些必要的设施，如添建清洁卫生的宿舍和食品供应点，建造大米贮藏仓塔，保证食堂供应食品——大米，安装卫生设备等……最后在沿线设立宿营地，方便劳工进入工地工作，建立严密的医疗检查制度，做到每个劳工有一张贴有本人相片的就医卡。②



图4.5　宏仁医院图书馆

法国人首先出于对欧洲人健康、疾病防治的考虑，在铁路沿线设置医疗机构，加强环境卫生管理，建立医疗检查制度。随着铁路的通车，来往欧洲人员的增多，他们又在铁路主要站点开设了医疗机构：如

① （清）贺宗章：《幻影谈》，善本，第313—327页。

② 法国滇越铁路公司、印度支那铁路建筑公司：《滇越铁路》，第241—242页，内部资料。

1911年在开远设置了法国医院。而作为滇越铁路终点站的昆明因自开商埠和火车开通日趋繁荣，原在蒙自的洋行和领事馆、海关、邮局纷纷迁入，加上新设的洋行和近代机构，外国人日益增多，对西医的需求也相应增大。民国二十年(1931)，法国人在靠近火车站的巡津街建立甘美医院，将大法医院(1901年建立)的部分人员和设备并入。民国九年(1920)，基督教香港中华圣公会在金碧路开设惠滇医院。上述两家外国医院同时也为中国平民服务，年收治住院合计在三千人次以上，年门诊量合计在六万五千人次以上。[①] 再加上云南省自己开办的公立医院，如昆明市立医院、省立昆华医院、仁民医院、云南大学医学院附属医院等和大量的私立医院及西医诊所，西医的主要服务对象已是普通民众，较之中医占有绝对优势。滇越铁路沿线城市1947年(含昆明、蒙自、建水、开远)医院病床数为831张，占全省病床总数1 233张的67.39%。[②]

三、开远西医的发展

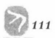
在开远火车站附近的“彩云路”(南北走向)上，冲击人们视线的已经不再是火车站台，而是那些零星散落在火柴盒式的居民楼中间的法式小洋楼。原来沿着彩云路西侧的一片区域都是这样带着花园的洋楼，恰似现在的别墅区。不过伴随着城市的“物质性空间”的拓展，“文化性空间”的压缩，现在留给人们的仅有几栋洋楼了。在彩云路的北面尽头，是现在的红河州第四人民医院。医院还保留着当年法国人修的医院图书馆、院长办公室和门诊室三栋建筑，这里就是开远最早的西医输入与传播的地点。

1911年，滇越铁路全线开通后，开远成了这个线路的中转站，法国人在开远设车务、工务两个总段、机修厂、车房，其在滇境内的管理人员大多数在开远。法国人在这里修建“宏仁医院”，开始只为洋人服务，逐步扩展到为铁路系统的越南人和中国人服务，包括普通的工人。一直到1942年，国民云南省政府卫生处在开远设立了开远县卫生院，开远才有中国人自己的西医医院。滇越铁路沿线的红河、南溪河、南

---

① 李建恩：《民国时期昆明的医院》，《昆明文史资料选辑》第22辑，1994年。

② 车辚：《滇越铁路与云南近代社会观念变迁》，《云南师范大学学报(哲学社会科学版)》2007年第3期。



盘江等流域是历史上有名的瘴疠之区，民间流传着“要到勐拉坝，先把老婆嫁；要过老勐河，先把棺材割”的话语。可见当年整个铁路沿线人们面对痢疾、疟疾、伤寒等流行病疾病的恐惧心理。铁路通车后，虽然沿线地区的城镇经济、文化有所发展，但多数地区的人们生活贫困，卫生、医疗条件极差。在那个疾病流行的时代，人们缺医少药，卫生知识贫乏，无力防治。人们只得祈求神灵保佑，几乎村村驱鬼，寨寨送魂。妇女生孩子很多是在牛棚、猪圈或野外分娩，从而使得妇科病非常普遍，婴儿的死亡率也相当高，有的地区竟达90%以上。死于破伤风的婴儿被视为“脐风鬼”，弃于荒野。麻疹、百日咳等疾病流行，有的地方在村子中心点“天灯”，让童男童女爬杆添油，昼夜看护，祈求神灵保佑。[①] 开远也不例外，有病看不起医生，只能用民间单方医疗，受传统文化影响，往往是有病就求神拜佛，端公、师娘到处活动。

滇越铁路的开通，在民国期间对于开远的西方医学的输入与传播产生了深远的影响。宏仁医院的设立与疾病的治疗，改变了当地人对疾病的看法，虽然很多人还是相信传统的巫医，那是他们无钱去医院治病的选择。随着宏仁医院开始为普通民众治病，开远的西医及西药铺开始发展起来，中医与西医在开远共同发展起来。到民国三十五年(1946)，除了滇越铁路医院(前身是宏仁医院)与开远县卫生院外，当时政府统计备案的私营诊所有5家：范尔生诊所、施介明诊所、甘泉诊所、杨课选诊所、越南护士所，有3名西医师，牙医1人；未经政府备案的西医诊所有：李忠绪诊所、李忠信诊所、李师曾诊所、陈子明诊所、庄慧宗诊所、王家平诊所、袁质彬诊所等7家，牙医3人，使得开远西医诊所共达14家。而此时开远共有中医师12人，中药铺9家，西药店铺3家。其中西药铺“世安药房”是开远境内较大的西药铺，于1935年开张，由昆明人马荣经营。药铺经营西药150多种，多为美国货、法国货、德国货，如盘尼西林、退菌黄、奎宁等。而上面的越南护士所由越桥黎欢、阮氏娥夫妻二人共同开办，两人原来均为宏仁医院的医士，1943年国民政府接管宏仁医院后，夫妻二人退出医院，开了护士所，主要是接产，兼看内、儿科、妇科疾病。新的接生方法很受当地人欢

---

① 红河州卫生志编委会:《红河州卫生志》，昆明：云南民族出版社1993年版，第1页。

迎。[1] 因为开远在西医传入之前，对于婴儿接生多由民间的“接生婆”进行，断脐都是用不消毒的剪刀、镰刀、破瓷片，甚至用指甲掐断的，致使新生儿破伤风发病率和死亡率、产妇产褥热发病率均很高。整个民国期间，西法接生在滇越铁路沿线的主要城市都深受地方人的欢迎，如在昆明的惠滇医院 1947 年的报告称，当年该院接生 1 516 人次；民国三十四年（1945），蒙自县城有 6 家私营诊所开展新法接生，每月新法接生的婴儿约 50 余人。[2]

除了“接生”之外，当地人对早期西医在开远的疾病治疗过程印象很深的还有预防与治疗传染病，如：霍乱、伤寒、瘟疫等，这些传染病都致使大量人口死亡。老人们对霍乱的记忆更直接：有的人早上好好的去抬死人，下午回来就死了，又被人抬了出去。开远在建国前一直是传染病盛行，如鼠疫、霍乱等，光绪元年至二十年（1875—1894）开远境内鼠疫流行，约有三四万人死于鼠疫。民国九年（1920）开远流行天花，患病孩童死亡过半，即使不死，也落个麻脸。伤寒、疟疾、痢疾、麻疹等传染病经常反复流行。开远小龙潭是疟疾病高发区，据老人们说，每年到了秋天，谷子黄时，谷杈瘟（疟疾）流行，十户有九户病，谷子烂在地里，也无人收割。民国二十七年（1938）九月，开远爆发霍乱，发病 10 人，死亡 10 人，而这次霍乱得以及时的制止得益于当时地方政府聘请了西洋人伯力博士携同医师 2 人到开远防治，注射霍乱、伤寒混合疫苗 5 775 人，从而使得人们免于灾难。民国三十一年（1942），霍乱流行，发病 199 人，死亡 112 人。民国三十七年（1948），开远县政府对当年春季死亡情况调查，死亡人数为 597 人，其中死于传染病的有 209 人，占死亡人数的 35%。西方医学的输入及其对疾病的治疗与预防，让人们对流行病等有了一定的科学认识，从而可以开展对流行病的预防。民国二十年（1931），蒙自的芷村至河口铁路沿线伤寒、疟疾流行，省民政厅组织人员在河口、开远、宜良、昆明火车站对旅客进行检疫，开远首次出现西医对流行病的检疫。民国三十二年（1943），开远县卫生院进行了霍乱伤寒混合疫苗注射，接种 2 570 人。民国三十

---

① 赵翠珍：《十九世纪以来开远医疗卫生概略》，《开远市文史资料选辑》第五期，1992 年，第 107—109 页。

② 车辚：《滇越铁路与云南近代社会观念变迁》，《云南师范大学学报（哲学社会科学版）》2007 年第 3 期。



五年(1946),开远成立开远县夏令卫生实施运动委员会,在传染病流行的时候,组织医务人员挨家挨户打预防针,并把守四个城门,给赶街的人打预防针。①

滇越铁路修建过程中,在沿途各个工程段设立的医院、卫生所等医疗机构,使得西方医学首次在滇越铁路沿线传播,而铁路开通后,一方面法国人在开远设立的"宏仁医院",是开远西方医学的起点,为西医在开远的传播奠定基础,另一方面,便利的交通条件和西医医院的存在,又促使了"西药铺"的发展和更多西医医师来开远开设诊所。西方的医疗、医学知识在开远得以普及,为建国后开远医疗卫生的发展奠定了良好的环境。

第五节　都市经济的发展

一、悲哀中的甜蜜

在做田野调查期间,笔者曾跑遍了开远的大街小巷和周围的山山水水。站在西山的山顶,俯视开远城,跃入眼帘的不是高楼大厦,而是烟囱。城区的南边,是原开远火力发电厂的厂区,红色的砖砌烟囱,那么的显眼,这个曾是上世纪50—60年代苏联援建中国的项目之一,经过喧嚣的年代,终于安静地矗立在那里。到了开远,你想忽视它的存在,那是很困难的。城的北边,同样的还是烟囱,不过这里的景象不同于南市区的安静,这里很是喧闹——驻昆解放军化肥厂。在驻昆解放军化肥厂背后的山区里,那里的烟囱好像远离了开远人的生活,大唐发电厂,这个对开远人来说,无关乎痛痒的电厂,留给人们的情感远不及那已经停滞的红色大烟囱。

作为地区,这里在外人不经意的时候,于上个世纪80年代,工业生产总值已经超过农业,成为工业城市,主要工厂包括:开远糖厂、驻昆解放军化肥厂、开远水泥厂、红河州磷肥厂、小龙潭煤矿、水电站以及依托煤矿资源的火力发电厂等。这不禁让人想知道其中的原因。作为工业发展尤其是重工业和能源工业,必备之条件是:交通、通讯和

---

① 赵翠珍:《十九世纪以来开远医疗卫生概略》,《开远市文史资料选辑》第五期,1992年,第107—109页。

资源。而这些在滇越铁路开通后，开远都具备了。滇越铁路完工后，作为现代的交通工具，云南成为"帝国年代"间法国的商品市场与资源基地。随着资本主义在时间、空间上的延伸，开远被迫纳入了法国资本主义体系，促进了开远自给自足的经济体制解体。传统中国通讯依靠王朝设置的驿站，开远境内设有驿馆三处，铺司四处。1889 年蒙自开关后，清政府在蒙自设立了大清邮政总局，1905 年，清政府开办邮政局，1909 年又开办电报局，至 1910 年滇越铁路开通后，阿迷州成为了滇东南邮件转口局。[①] 依托于铁路的邮政与电报业的发展，开远经济发展解决了压缩时间、空间的难题。

铁路作为西方世界经济体系向东方递延的产物，不可避免地把东方的经济卷入世界体系中，无论是"依附论"也好，"中心—半边缘—边缘"的世界体系也好。作为一种"外生性"因素，西方使得非西方进入了世界体系，从而影响了非西方的发展进程。物可以证史，滇越铁路作为当时国家遭受西方列强侵略的证据，是留给后人的一个"警示钟"。同时，物如人，也有自己的生命史，在历史与社会政治经济发展的不同阶段，扮演着不同的角色，演绎着不同的话语与功能。开远，一座处于滇越铁路中间枢纽的二级站，滇越铁路留给人们的不仅仅是法国人的火车、越南人的咖啡、浪漫的舞厅、洋气的酒楼、异乡的游魂，作为现代科技的产物与载体，滇越铁路带来了生活生产模式的变迁，思想观念的转变，科学技术的溢出，贸易的发展，工业的兴建等。开远，就是在这种冲击下，由火车拉出来的一座工业城市。

城市的兴起，一般取决于政治、经济、交通三个主要因素，政治因素是指一个区域性的政治中心，在传统的中国，最低级别的城市是县城，皇室政权延伸的最底层。开远在明清时期即为阿迷州，辖 4 乡，隶属临安府，民国 2 年，废州为县，称阿迷县，管五个区，隶属蒙自道。[②] 也就是说，一直以来，开远都是作为区域性的行政中心。而经济的发展，主要是依托于交通的情况，在滇越铁路开通后，由于滇越铁路夜间不行车，这里成为中转站，同时这里也是滇西南货物的集散地，必然促进开远的商贸发展。铁路开通之前，开远境内居民绝大多数为农业人

① 市志办：《开远邮电史话》，《开远市文史资料选辑》第四期，1991 年，第 27 页。

② 云南省开远市志编纂委员会：《开远市志》，昆明：云南人民出版社 1996 年版，第 38 页。



员,在土司、地主的剥削下,生活水平很低,进行粗放式的农业经营,"山居者多食荞黍,只求饱腹,不事蔬菜";"贫民结草为庐,编竹为墙","蓬头跣足,貌多垢陋,寝无衾枕,坐牛皮中拥火达旦"[①],处于传统的农业、牧业等自给自足的生活生产模式。宣统二年(1910),滇越铁路全线通车后,阿迷(开远)商旅诸业崛起,城外落云庄逐步开发,形成了新的商业街。清末民初,县城内外住家千余户,其中工商户70余家。民国9年(1920),汉武路(今东风路东段)较大商号及客栈有三达公司(水油号)、乾泰祥(盐号)、悦来栈、元盛祥、原丰号、天德货仓、华丰栈第一楼、大安旅馆、同义公、太花春、番菜旅馆、同心利等。民国20年,城区工商业共有171户,各类铺店108处。民国29年(1940),城区商户230家,从业人员640多人。[②] 贸易的发展,使得开远地区的农贸产品部分地转化为商品,有了专门的商品销售商行和商品生产单位,如旅店业、炭木业、医药业、杂货业、切烟业、肉业、酒业、成衣业、面粉业等。滇越铁路本身就是法国现代工业中铁路产业的产物,有着自身完备的现代工业运营模式,而其在云南的运行,一方面使得西方的工业文明在云南传播,另一方面也为云南边缘社会的工业发展起到模式化的经验借鉴作用。

工业发展首先要解决的问题是机器运输,作为大型机器,远距离的运输如果没有现代的交通设施,是无法完成的;另外,是动力问题,以蒸汽为动力的工业革命,煤是不可缺少的。而这两样,在开远却历史性地结合了。滇越铁路为机器设备运输提供了条件,而小龙潭露天煤矿更是不竭的资源。所以当滇越铁路开通后,开远出现了最早的工业厂矿,如通明电灯公司、小龙潭煤矿以及南桥水电厂。随着西方工业文明的传入,在民国5年(1916年),周泽南等地方绅商筹资1万元,在开远创办了电力公司——通明电灯公司,内置英国制蒸汽发电机一台,功率20千瓦。由于耗煤高,发电机质量差,再加上技术水平低下,于1939年停止运行。[③] 小龙潭煤矿在明清时期,主要是当地居民采煤自用,在滇越铁路开通后,第一个进行现代意义的采煤生产的是许清

① 云南省开远市志编纂委员会:《开远市志》,昆明:云南人民出版社1996年版,第97页。

② 同上书,第263—264页。

③ 曹定安:《开远文物志》,昆明:云南美术出版社2007年版,第46页。

华，一个在滇越铁路修筑期间作翻译的人。他接受了现代西方的企业经营理念，于1911年进入布召坝（小龙潭）进行开矿。民国10年，其与周泽南、王汝舟成立"布召煤业股份有限公司"，利用现代企业的管理经营模式对小龙潭煤矿进行开采。[①] 1936年，云南矿业公司决定在开远南郊办水电厂，水电厂的筹建考虑到以下几个因素：一是水资源，这在云南随处可见；二是大型机器的搬运问题。当时电厂建设的主要水泥材料都是在越南海防生产的"红龙"牌水泥，俗称"法国红毛泥"，电机是德国西门子公司的全套产品设备，钢材也是进口的。所有这些都是通过滇越铁路从河口运来，再由牛车、人力拖拉到工地，而变压器又大又重，且不能碰撞，不宜用牛车，只能靠人力，从火车站到南桥，拖运一件，二三十人需要一个月时间。[②] 试想，没有铁路的运输，这些外国机器如何翻山越岭运输到工地？1943年，当中原地区很多地方还在用松油灯、香油灯、煤油灯的时候，开远，一个边陲小城，街道上已经亮起了电灯。现代工业文明，初步为开远带来了新的生活，同时也是开远现代工业发展的开始。

安东尼·吉登斯在分析马克思、涂尔干、韦伯的现代性理论的基础上，提出现代性的四个基本的制度性维度：资本主义、工业主义、监督和军事力量的相互作用。监督和军事力量的实施得益于现代民族国家的建立和完善。[③] 他所谓的现代性四维度制度特点，在滇越铁路开通后，从时间、空间里已经延伸到开远这个边民社会。原来充满殖民悲哀的铁路，在无意识中又为边民社会编织了甜蜜的回忆。

二、现代性的发展

1940年，日本占领了越南，为了阻止日本沿着滇越铁路入侵我国，国民政府炸毁、拆除了河口至蒙自碧色寨的铁路，并用这些材料修建了滇缅铁路昆明至安宁附近的一段。1946年，中法谈判，中国完全收回滇越铁路所有权。建国后，1956年中国政府决定恢复滇越铁路碧色寨至河口段，1957年12月，全线恢复运营。滇越铁路在新的历史与社

---

① 开远市小龙潭办事处志编纂委员会：《开远市小龙潭志》，2002年，第193—194页。

② 余辑：《三十年代开远水电厂见闻》，《开远文史资料选辑》第4辑，1991年，第9页。

③ 安东尼·吉登斯：《现代性后果》，田禾译，南京：译林出版社2000年版，第52—53页。

会政治经济环境中被重新赋予了新的角色，承担着滇南地区经济发展的重任。建国后，政府发展工业的战略是优先发展重工业与能源工业。作为铁路中心枢纽的开远，地域优势再次得到了政府的重视。小龙潭的煤矿资源、滇越铁路便利的运输等，为开远作为工业基地创造了条件。

“滇南电业局开远修造厂”与开远车站相邻，这里原来是“开远火车站火力发电厂”，建国后，为缓解工农业生产电力不足，于1952年动工，1953年建成1000千瓦两台发电机投入生产，1955年，装机容量为7500千瓦。对于火力发电站，开远有着专业技术的积累和经验，1916年就有“通明电灯公司”采用的蒸汽式发电。1955年，开远获得了苏联援建的156个项目之一的“开远火力发电厂”建设项目，从而满足云南锡业公司的用电需求。之所以选厂在开远，是考虑到煤炭资源和铁路运输两个主要因素。1956年9月，第一台1.6万千瓦机组开始发电，经过五期扩建，1967年3月，装机总容量为7万千瓦。为云南第一座半自动化中型燃煤凝汽式火力发电厂。[①] 苏联以发展重工业著称，高大的厂房，耸立云霄的烟囱，红褐色的砖瓦，虽然工厂现在已经停工，但是那片红色的工业园，已经成了开远的标志性符号，成为这座城市的记忆。后来，开远充分利用小龙潭的煤炭资源和滇越铁路的交通枢纽，相继修建了西南最大的坑口电站——小龙潭发电厂等，解决了开远及其周边县市工业发展、生活用电的问题。

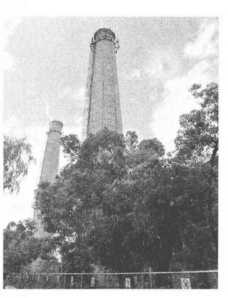


图4.6 开远火力发电厂烟囱

滇越铁路通车后，商贸的发展使得开远的甘蔗种植与土法制糖手工业得到了很大的发展。建国后，云南作为国家制糖工业发展的基地，对于建立云南省第一个日榨千吨以上甘蔗的糖厂建设，厂址的选

① 高培林等:《本世纪初以来开远电力工业发展概况》,《开远市文史资料选辑》第4期,第4—5页。

择至关重要，1957 年在国家轻工业部的指导下，云南省制糖工业规划处对开远、弥勒、建水、元谋和元江等县进行调查，最后在弥勒和开远之间做出选择，弥勒县的甘蔗产量前景比开远有优势，但是制糖机器从广州经越南用火车运到开远以后，无法通过南盘江，另外还要修建一条 50 公里长的专用铁路线，这样就使得弥勒建厂投资大，时间周期长，而开远的交通、水、电、能源等都具有优势，最终才使得糖厂建在开远，1991 年年生产达 10 646 吨①，为开远经济发展作出了很大贡献。

驻昆解放军化肥厂，一个给开远带来特殊味觉的工业。每次笔者从昆明到开远，途径开远西北郊区的时候，对视觉的冲击是化肥厂那粗大的烟囱，对味觉的冲击是那淡淡的臭味，如果是西北风，整个开远的市民大概无处可逃。这就是云贵高原上第一个年产合成氨十万吨级的化工厂。这个化肥厂的来历可能是最具有中国特色的，由邓小平同志指示，中央军委批复，国务院批准，由解放军第三步兵预备学校集体转业为主体创建化肥厂。1958 年，在技术人员对弥勒、华宁、宜良和开远等四县八处进行勘察后，决定厂址建于开远北郊石坊村。因为这里有泸江流过，水源充足；滇越铁路从石坊村经过，交通方便；离小龙潭煤矿区仅有 16 公里，资源便利；开远建有火力发电厂，电力充足等其他条件都具有优势，1963 年，建成投入生产，结束了云贵高原不能生产化肥的历史。② 开远的工业发展，形成了一个工业产业生态链，以滇越铁路为基础，拉动了小龙潭煤矿的发展，交通与资源的便利，为水力发电与火力发电提供了基础条件，而电力作为一种新型的能源，解决了后来的糖厂、化肥厂动力问题。

开远老一辈大概都不会忘记“洋毛泥”，一种通过滇越铁路而来的舶来品，改变了开远传统建房的黏性剂。在滇越铁路开始修建的时候，所用的水泥都是法国人在越南生产的水泥，中国人称为“洋毛泥”，由于成本过高，随后采用沿线的石料、黏土就地烧制水泥，人们称之为“红毛泥”，用于滇越铁路的工程建设，当铁路修建完成后，水泥就成了从越南进口的建筑材料。而这种建筑材料的引进，也使得开远有了高层楼房，改变了传统的土木结构建筑。洋毛泥、红毛泥的状况一直要

---

① 文占月：《云南省第一个日榨千吨以上甘蔗厂》，《开远市文史资料选辑》第 5 辑，第 329、338 页。

② 娄树山：《云贵高原第一座化肥厂》，《开远市文史资料选辑》第 5 辑，第 344 页。

到建国后60年代才被改变，而改变这一切的是开远水泥厂的建立。当时全省只有昆明水泥厂一家企业，根本无法满足生产生活需要。1957年，云南省政府决定兴建开远水泥厂。兴厂于开远的决定性条件仍然是这里的交通、煤矿、电力等。从1958年选厂至1969年12月投产，先后经历了十多年时间，终于让人们不再去承受洋毛泥、红毛泥之痛。

从上面的分析可以看出来，开远城市以工业发展为动力，不断地拓展城市空间。1909年滇越铁路通车之前，城市居民约5 000人，主要集中在现在的人民南路、人民中路、东风路和市西中路方圆一平方公里之处，大小街期交叉，每二日一市。到1944年，城区常住人口6 853人，工商户280余户，火车站附近的落云庄成为了新的商业区，与东城门外的老商业区相连，城市空间得到了迅速的拓展，汉武路（东风东路）、连云街、宏仁街成为了新的商业区。1957年，城区常住人口达28 000人，1987年城区人口达8万人。[①] 从人口的发展可以看出，随着开远市商贸、工业的发展，城市空间在不停地扩大，人口增多，人口流量加大，使得一座现代工业化都市出现在边陲。

小结

铁路作为工业文明发展的产物，随着西方帝国在世界范围内的商品输出与资本输出，进入了殖民地社会。作为西方殖民者赠与非西方社会的一种特殊的"礼物"，体现了礼物交换主体的身份、地位与权力的差异。滇越铁路作为一种物质实体，其"能指"为现代工业文明背景下的一种交通工具；但是其"所指"则隐喻着殖民者对被殖民者的主权的分享、利益的宰割。作为一种现代化的社会工具进入了边民社会后，外来商品的进入、人员的流动、科技的传播，滇越铁路的"能指"本质作用得以释放，其带来的西方现代文明深刻改变了开远这个帝国边缘的社会结构和生产模式。同时西方生活方式的传入，也改变了边民社会的生活，加速了边民社会的文化变迁。开远作为火车拉出来的城市，铁路与开远已经融为一体，铁路留给开远人太多的记忆：痛苦的、

① 开远市商贸公司：《开远市商贸志》，1996年，第1—5页。

开心的、娱乐的、荣耀的……铁路成了开远的一部分，成为开远人自我延伸的资源，承载了开远人的社会记忆。

随着铁路进入边民社会的不仅是消费品，还有精神产品。铁路修建与通车前后，天主教也在铁路沿线开始传播，铁路沿途的少数民族对天主教的接纳，为地方性知识体系注入新的内容。铁路沿途的人群共同体在文化变迁的同时，把外来文化在地方知识系统中“再地方化”发展，形成与原有文化相连续的新的文化构型。

第五章　滇越铁路与苗寨文化嬗变

云南天主教的存在早于法国把云南变成其势力范围之前，但从天主教在云南的发展历程来看，中法战争为天主教在云南的传播争得了有利的政治环境，而滇越铁路的修筑及其通车，一方面使得云南天主教从传统的滇西北、滇东北教区转向滇中、滇南与滇东南一带发展，另一方面也使得教堂在滇越铁路沿线及其周边区域的民族地区尤其是苗族、彝族地区普遍设立，少数民族群众信教人数激增。作为西方文化源头之一的基督教文化，在铁路沿途少数民族地区广泛的传播，使得民族文化从结构到内容上都发生了嬗变，处于弱势地位的民族文化命运是完全地被"他者"文化所替代，还是存在一种把他者文化内化于地方性知识的结构，从而完成在文化结构内部对其的调适？

第一节　天主教与滇南苗族的邂逅

鸦片战争之后，西方国家通过一系列不平等条约，获得了在中国设立教堂和传教的权利。1900 年信教群众 74 万余人；1904 年，外籍传教士 1 110 人，中国籍教士 534 人；1907 年，教众增加到 103 万人。①云南作为中华帝国的边缘地带，与东南亚国家相邻，政治上、军事上都具有重要的地缘政治意义，同时云南也是中华帝国控制薄弱的地带，天主教的进入和传播具有了先天性的条件。云南最早的天主教可以

---

① 任延黎：《中国天主教基础知识》，北京：宗教文化出版社 1999 年版，第 217—218 页。

追溯到唐代的"景教"和元代的"也里可温"，而元代以后的几百年，云南似乎一直没有天主教活动。① 云南历史上有确切记载的天主教历史是在1658年，永历皇室迁至昆明，随行人员中的天主教徒也随之进入云南。永历帝死后，当时除皇太后玛利亚、皇后亚纳等少数皇族及部分宫女回归北京外，大部分随行人员均留了下来，其中的天主教徒可能也随之散布到民间，成了云南的首批世居天主教徒。②

1692年8月，罗马传信部添设九宗座代牧区，即福建、浙江、江西、山西、陕西、四川、云南、贵州，并任命雷勃郎(LeBlanc Philibert)为云南代牧。1755年，撤销云南教区，将云南的教务并入四川教区管辖。1840年，教皇额我略十六世批准云南成立独立代牧区，袁蒲索(Joseph Ponsot)为首任主教。1881年，古诺望(Jean Joseph Fenouil)继任主教。1901年，古诺望退休，明类斯(Edouard-Rrnest Maire)继任主教。③ 从光绪二年(1876)至光绪十一年(1885)的10年期间，云南新建天主教教堂19座，其中，滇西6座，滇东北5座，滇中4座(主要在昆明市区)，滇东3座，滇西北1座。④ 可见，在中法战争结束之前，天主教在云南的传播主要集中在滇东北和滇西北地区，以昆明为中心的滇中地区也得到发展，而滇南地区还没有教堂设立。

一、修路与传教

在西方国家向全球扩张的过程中，殖民与传教是一个无法分割的综合体。通常都是传教士先行，对当地的地理地貌、风土人情、社会状况进行充足的理解，为殖民行为提供参考资料，而殖民活动又为传教提供了政治环境和物质支持。这二者的结合，充分地体现在法国对越南和中国云南的入侵上。

法国驻越南东京民政总特派员何罗芒在论述东京问题时说："在整个安南境内，为数众多的基督徒对我们非常有用，我本人完全赞同并拥护传教士到国外传教。我认为他们是我们最好的帮手，我们应该

① 刘鼎寅、韩军学：《云南天主教史》，昆明：云南大学出版社2005年版，第34—35页。

② 刘景毛等点校：《新纂云南通志》，卷一百八，宗教考八，昆明：云南人民出版社2007年版，第564—655页。

③ 刘鼎寅、韩军学：《云南天主教史》，昆明：云南大学出版社2005年版，第63—66页。

④ (清)《续云南通志稿·光绪》，卷八十七，《洋务志·教堂》。

依靠他们，不要低估他们为我们做出的极为有用的工作。"[①]1882 年，法国再次占领河内，越南全境沦陷，下一个目标就是进入中国，把云南作为侵略整个中国的战略基地。而在中法战争前，传教士与殖民者早就成为纠结在一起的整体。如法国殖民官员安邺在入侵红河三角洲时，向巴黎外方传教会主教卜吉尼请求帮助："主教，你是很爱法国的，你对东京人事、地形比任何人都熟悉，你是否愿意帮助我们一下，使我们征服越南的成果能够巩固下来，希望你为我们找到一些忠于我们国家的越南人，在我们统治之下管理越南。"[②]安邺探险队在云南期间，从中国官员和法国传教士那里获得了连接云南与东京的红河水路的最有价值的资料，从而法国把到中国西部路径的兴趣从湄公河（中国境内为澜沧江）转移到了东京。[③] 更有甚者，"在越南被法国亡国以后，驻云南的法国主教，曾写信给法国政府，要他们的政府派兵来占领中国"[④]。中法战争后，云南南部成了法国的势力范围，为天主教在滇南的传播提供了政治保障和权力支持。正如法国巴黎外方传教会所言："150 年后，总修院指导师们的心愿开始实现了。这条从东京州到云南长期以来十分崎岖而又几乎无法通行的道路，最终被法国人打通了，法国的炮舰和兵船保护着它，今天法国的传教士们，坐上汽艇沿红河上游航行。"[⑤]红河在中国境内叫元江，法国人在最早的滇越铁路路线勘探时选择的就是沿红河而行，经蒙自、建水、玉溪而到达昆明，即人们常说的"西线"。

在法国侵占越南之前，同为西方帝国的英国早已占领了与云南相邻的缅甸，并试图修筑铁路进入滇西地区，实施其侵占中国的帝国野心。1831 年，英国政府打算从其殖民地缅甸修建铁路通行云南境内，1858 年，英国退休军官斯普莱（R. Sprye）建议由缅甸仰光修建铁路至云南思茅，再由思茅经广州达汉口。1862 年，英国再度策划由缅甸的

---

① 黄振南：《中法战争》第 4 册，北京：中华书局 2002 年版，第 54—55 页。

② 刘鼎寅、韩军学：《云南天主教史》，昆明：云南大学出版社 2005 年版，第 128 页。

③ 霍尔：《东南亚史》下册，中山大学东南亚所译，北京：商务印书馆 1982 年版，第 748—749 页。

④ 赵雅博：《以往传教方法之检讨》，《公教报》1983 年 5 月 6 日。

⑤ 罗乃：《巴黎外方传教会回忆录》、《外方传教会通史》，孔令忠译，载《昆明市志长编》，卷八，近代之三，第 5—6 页。

八莫修铁路到云南下关，并经昆明达四川叙府（宜宾）。[①] 西方帝国对中国边缘的争夺，使得法国需要一条从昆明到达越南的快速运输线，与英国竞争，获得战略上的优势。所以 1885 年 6 月 9 日，中法签订《中法会订越南条约十款》，亦称《越南条约》，其中第七款规定："彼此言明，日后若中国拟创造铁路时，中国自向法国业此之人商办……" 1895 年 6 月 19 日，签订《商务专条附章》：至越南之铁路，或已成者，或日后拟添者，彼此议定。可由两国酌商，妥订办法，接至中国界内。1898 年 3 月 13 日，法国向清政府提出四项要求，其中第三项要求重点指出：从越南往中国云南省城修造铁路一道。迫于法国的压力，清政府于 4 月 10 日复照法使：中国国家允准法国国家或所指法国公司，自越南边界至云南省城修造铁路一道。[②] 最终从 1898 年开始，法国人开始为他们的铁路修筑勘察路线，1903 年动工，到 1910 年 4 月 1 日，全线通车。法国的传教士再也不用冒着生命危险在滇南的大山里穿行，他们乘坐着火车开始来回穿梭于昆明和越南之间的都市与乡村。从光绪十二年（1886）至光绪三十四年（1908），云南天主教新增加 34 座教堂，其中分布在滇越铁路沿线及其邻近县区的教堂有 18 座。[③] 可见，在中法战争之后，法国获得了在滇南的势力范围，殖民、传教和修路三者成为了一个整体，云南天主教的主要活动区从早期的滇东北、滇西北转向滇南地区。滇越铁路的勘探、修建为滇南传教提供了便利的交通条件，从而使得滇南少数民族地区的天主教开始广为兴盛。

二、苗族与天主教

苗族进入红河州的主要路线是由贵州到云南的罗平，再到丘北，转文山，到蒙自，然后一支进入金平山区，一支进入屏边、河口地区。[④] 目前关于苗族文化的研究都认为滇南、滇东地区的苗族主要是从贵州迁徙到文山后，再分散开来。民间有"桃树开花，苗子搬家"的说法，表

---

① 段锡：《1910 年的列车》，昆明：云南美术出版社 2003 年版，第 106—107 页。

② 同上书，第 124—126 页。

③ 笔者根据（清）《续云南通志稿・光绪》，卷八十七，《洋务志・教堂》；（民国）《新纂云南通志》，卷一百八，《宗教考八・天主教》资料整理。

④ 红河哈尼族彝族自治州志编委会：《红河州志・民族篇》，北京：三联书店 1995 年版，第 301 页。

明苗族是一个迁徙性很强的民族。随着法国修筑铁路的决心日趋显现，伴随着秘密与公开的地形、路线勘测，滇越铁路沿线民族地区的传教工作也同步进行。最早进入苗族地区传教的是1898至1899年间从弥勒县滥泥箐调来的法国教士基舍尔，直接到阿迷州（今开远）的鲁都克（现属文山州砚山县，苗族、彝族集聚地），同时，1899年金梦旦（Charles-Marie-Félix de Gorostarzu）进入文山县马塘所树革壮族村寨进行传教。

天主教在苗族地区的传播，主要归功于巴黎外方传教士封长云（J. B. Bougault，又称布格尔）神父。据份玉村马崇远会长介绍，1910年，封神父从越南乘火车至蒙自的芷村，取道蒙自，然后到鲁都克进行传教，对原来法国传教士基舍尔的"三格草房"进行翻建，建成西式的教堂。苗族群众最初的信教也是经历过一个试探性的过程，一般是家里有两兄弟的苗家，一个人信教，另一个不信教，以备将来应付各种难以预测的事情。后来，封神父主持的教堂针对当时普遍存在的强制性婚姻方式，以教规教义教育群众一定要在自愿的基础上结婚，对适龄婚育男女采取婚姻自由的教育，不允许父母包办。对强制性的婚姻采取退还对方礼金，解除婚约，如果女方确实无法退还男方礼金，教堂可以先垫付，待女方再出嫁时所得礼金还付教堂。此外，由于滇南地区地处中国偏僻的边缘地带，土匪横行，教会组织群众，提高防范意识，保护出行道路，维护群众出行安全。饥荒年月，封神父组织苗众，到蒙自芷村，用马匹拖回他朋友从越南运送过来的"东京米"，使得处于深山中的苗族群众免于饥荒之苦。兴办教堂学校，教人读书识字，培养苗族信众骨干和地方知识精英。在封神父等人的主持下，教堂学校培养了陶炳金、杨神父、陶文亮、熊宝斌、张文先等苗族神父。后来从这个教堂学校走出去并成为县长级的人物有：杨金堂、马成功等。这些举措，推动了教会的发展，维护了社会的稳定，使得天主教在苗族地区发展非常快。1943年，封神父生病后到开远的滇越铁路医院救治，不幸病逝，当时被埋葬于开远洋人坟，后根据他的遗嘱，鲁都克教会派了10人把封长云神父从洋人坟里挖出尸骨抬到鲁都克，葬在了教堂后面的山上。

随着滇越铁路的通车，教会人员流动便利，鲁都克地区成为了滇南地区天主教的中心，而处于蒙自、开远、屏边与文山四县交界处的五色冲、鲁都克苗族居住区的信教苗族民众在1927年的《圣教年鉴》统

计中达到3 328人，其中鲁都克信众达1 112人。[①] 1910年滇越铁路通车，天主教南下、北上超越了山川河流的阻隔，原来处于屏边县南溪河河谷远离都市的山区民族地区，开始有了天主教。教区主要分布在铁路沿线的新华、和平、白河三个乡的34个自然村，其中新华、和平为一个教区，隶属鲁都克教堂管辖。白河教区隶属于大树坛教堂管辖，后搬迁到文山麻塘。信教的主要是苗族，有少量的汉族、彝族、壮族等。信教人数最多的时候达到4 000人。

从上面的分析可以看出，中法战争结束之前，天主教在云南的传播主要集中在滇西北与滇东北，这与传统的由内地进入云南的交通路线和云南经济发展区域有关。从四川宜宾经昭通到曲靖，是古老的"五尺道"，是内地由川入滇必经之地，同时也是云南天主教教区成立后的总教盐津县所在的位置；而大理地区从南诏国建立后，一直都是云南的商贸、交通中心。所以在1886年以前，光绪《续云南通志稿》记载的云南19座新建天主教教堂中，位于滇西北、滇东北、滇西等占了15座，其他4座则建立在昆明市区。整个滇南地区还处于天主教的空白区。随着英国在滇西地区勘探修路，法国为了与英国抢夺势力范围和战略优势，在中法战争之后，通过一系列的不平等条约，最后取得了从越南修筑铁路到达昆明的权利。随着法国势力在滇南地区的发展，天主教在云南的传播中心也倾向这一地区，到1908年，云南新增天主教教堂有一半以上是位于铁路沿线地区。而滇越铁路通车后，便利的交通条件，人身风险的降低，天主教沿着铁路在沿线及其邻近区域进行大规模的传播。1910年鲁都克教堂的建立，成为了滇南地区天主教传播的中心，天主教进入了深山中的屏边县铁路沿线的苗族地区。随着建国前后苗族的迁徙，天主教在后来的滇南地区广为传播。开远市现在的苗族群众的主要集中居住区为灵泉办事处的老邓耳、撒红口、份玉；大庄乡的瓦白白；小龙潭办事处的绿查冲，羊街乡的卧龙谷等村寨。几乎都是1930年前后从屏边县的六计、绿差冲、大天井；砚山县的鲁都克；蒙自县的鸣鹫村等村寨搬迁过来的。[②] 天主教也随着他们

---

① 刘鼎寅、韩军学：《云南天主教史》，昆明：云南大学出版社2005年版，第174—175页。

② 红河哈尼族彝族自治州志编委会：《红河州志·宗教篇》，北京：三联书店1995年版，第59页。

的迁徙进入了这些地方。

第二节 缺水的西山苗家天堂

开远城区的调查，由于超越了传统的学科内容，使笔者心头一直萦绕着逃离的感觉，但又无处可逃，每天穿梭于都市的街道，接受别人对自己的冷淡与漠视，尽力去访谈每一个对这个都市历史、文化与发展了解的人物，调动能用的所有渠道，学会应酬别人的敷衍与搪塞，几个月下来，也算颇有所获。调查中，人们经常会提到当年的西方传教士是如何在这里和人相处，他们用简单的礼物，如糖果、玩具等哄逗孩子们，和大人"套近乎"，用一些药品治疗好生病的人等，他们异样的体质特征和不一样的装束，总是能吸引孩子们的围观和大人们的讨论。笔者调查时，每天必到的一个地方是现在的开远市文化局对面的一条街道，这里每天早晨 10 点之前，都有一帮老大爷围着一张圆桌，品茶论道，谈古说今。他们之中就有吃过传教士的糖果、巧克力之类食品的老人。老人告诉笔者，开远城区现在只有基督教（新教），天主教已经搬到山上去了。山上，即为开远西边的"西山"，主要为苗族居住地，在热情的夏老伯的帮助下，笔者在调查期间，跟随老人上山，到达苗族居住的村寨。

一、天堂的环境

开远市西山的苗族主要居住在崩打村委会的老邓耳村和三台铺村委会的份玉村，其实两个村子相距大概只有 5 公里。回到乡下，像是回到了"家"，虽然以前没有来过这里，但是相比都市，这里的一切都是熟悉的，村民对笔者到来的反应都在学科训练之中表述过：陌生，但是亲切。

本来只是打算跟随着老人到山上散心一下，小住两日就离开这里，认为这里可能与笔者的调查对象、调查主题相去甚远，不曾想在与份玉村的天主教会马会长进行简短的交流后，笔者意识到那矗立在村头山顶上的小教堂与滇越铁路竟然是那么的"近"。于是回到市区住处收拾行礼，住进了西山上的崩打村委会份玉村教堂里。由于是山上，春天是旱季，苗家蓄水的水窖几乎都已经见底，水对于一个习惯在

都市中生活的人来说时刻都无法短缺，但是在这里，终于让笔者感受到了缺水的滋味。每天早晨起床，用口香糖改善口腔环境，湿纸巾擦脸，背上山的一点矿泉水要计算着饮用，晚上更不要奢望能有水洗脚、洗澡。马会长善良的妻子曾在一次晚饭后，打来一盆洗脚水，让笔者感激涕零。初春，在这里的气温已经30度左右，每天奔波于不同人家，和他们交谈，一天下来，疲惫困乏，再加上身上的灰尘、汗迹，笔者也成了"当地人"。好在马会长经常到开远市区办事，笔者就会坐着他的农用车下山购物、洗澡、洗衣，享受一夜的幸福。第二天购置妥当后，雇一辆摩的，回到山上那座小教堂，继续笔者的人类学学者的"通过仪式"。这里虽然缺水，但是当地人认为，这里的山不高、土层较厚，适合玉米（当地人称为苞谷）生长，而且离城不远（约20公里），是他们生活的"天堂"，而笔者从在都市调查的困顿，到重新回到传统异文化的村落调查，这里也是"天堂"，一个缺水的"天堂"。



图5.1　苗族的姑娘

作为开远五个主体民族之一的苗族，在2006年，人口有15 414人，占开远总人口数的5.9%。他们主要分布在乐百道办事处、灵泉办事处，以及中和营乡，其中以灵泉办事处西山地带的崩打、三台铺最为集中。三台铺村委会的老邓耳村有苗族2 980人，是云南省最大的苗族寨子，这里有天主教的圣母堂。据教会熊会长介绍，约有2 000左右苗族信仰天主教；崩打村委会的份玉村共有苗族980人，全部信仰天主教。两个村子只相距约5公里，同属于苗族的"花苗"支系，基本上



都是在1940—1955年前后从屏边县新华与和平、开远的鲁都克和蒙自等地迁徙过来。老邓耳村是一个天主教与苗族原始宗教并存的寨子，约有1 000苗族人没有信仰天主教。对于笔者来说，这里的劣势是没有好的报道人，没有一个相对独立的居住地。笔者在老邓耳踩点时候，天主教会长对于很多问题都无法回答，笔者只能转展份玉村。份玉村的优势是具有良好的报道人，这里的天主教会长是红河州的天主教协会副会长，他的老父亲是跟随会长的祖父首批迁徙到这里落户的苗族；此外村子的规模相对较小，容易进行访谈与参与观察。

份玉村是崩打村委会所在地，全村除了一户汉族外，其他居民皆为苗族。崩打村委会隶属开远市灵泉办事处，管辖份玉、白土等5个村民小组，距市区约20公里。居民以彝族、苗族为主(是彝族、苗族混居地)，其中彝族457人，苗族1 051人，其他民族15人。原来只有一条砂石路通往市区，2009年初，开始修建乡村水泥路，改善了当地人出行的环境。现有农户340户，乡村人口1 523人，其中农业人口1 523人。全村国土面积1.23平方公里，海拔1 658米，年平均气温16.80℃，年降水量800.00毫米，适合种植苞谷、瓜等农作物。耕地面积1 758亩，人均耕地1.15亩，林地70亩。2007年底，该村已实现通电、通电视、通电话、通路，有259户还存在饮水困难或水质未达标(占农户总数的76%)。2007年底，全村建有沼气池农户117户；装有太阳能农户17户；建有小水窖710口；完成“一池三改”(改厨、改厕、改厩)117户。5个自然村还存在饮水困难或水质未达标。2007年农村经济总收入676.37万元，其中：种植业收入566.00万元，占总收入的83%；畜牧业收入66万元，占总收入的9.78%(其中，年内出栏肉猪395头，肉牛79头)；渔业收入0.34万元，占总收入的0.5%，林业收入0.7万元，占总收入的0.1%；第二、三产业收入43.33万元，占总收入的6.4%。农民人均纯收入2 377.6元，农民收入以种植业等为主。村民的医疗主要依靠村卫生所和乡卫生院，卫生所面积为60平方米，有乡村医生3人，该村距离乡卫生院20公里。①

二、生产生活模式

份玉村官方统计人口，2007年为890人，全部为苗族，实际人口

---

① 据崩打村委会2007年数据统计资料，由开远市灵泉办事处提供。

2009年末为1 100人，这其中包括了210人左右的黑户头。根据马保林（2009年80岁，系份玉村最早居民之一）老人介绍，他随父亲于解放前迁徙到这里，当时寨子里居住有11户人家，均为苗族花苗支系。他告诉笔者，这里的苗族基本上都是来自屏边县新华与和平村、砚山县的鲁都克地区。当时11户人家中，包括马大爹家有7户来自鲁都克，4户来自屏边县的新华、和平。后来不断地有苗族到这里来落户生活，一直发展到今天这个状况。由于这些苗族在从屏边县、鲁都克迁徙过来之前都已经信仰天主教，所以现在全村信教。小孩子到了一定年龄，就用"圣水"进行简单的"洗礼"，然后就算是天主教徒了。

份玉村主要从事农业生产，由于居住在山区，这里没有水田，农作物以传统的苞谷、瓜类、豆类为主。马保林老爹是一个经历了从传统的"刀耕火种"到现在的"固定耕作"生产模式的老人。在他刚迁徙到这里的时候，人少山多，每年冬天或初春，只需要把山上的树林、草砍倒，放火烧了，过段时间种上苞谷种，就等着收获了。虽然收成不高，但足够家人生活。由于不对田地施肥，所以每隔3—4年，就得放弃，重新选择一块山地，放火烧山，然后继续生产。随着后来迁徙过来的人口增多和国家政策的改变，每家都有了固定的田地。人们从"刀耕火种"的游耕转向固定的农耕。为了增加收成，开始对山地农田进行精耕细作，农作物也从单一的苞谷生产，增加了小麦、瓜类、豆类，还有零星的果类，辅助以养牛、鸡和猪等副业。份玉村的苞谷生产为一年一季，春种秋收；小麦为冬小麦，秋天播种，春季收割。人们的生活处于贫困状态，以份玉村天主教会长马崇远家为例：马会长家6口人，夫妻二人、父亲、两个儿子、一个闺女，耕地约10亩。每亩地约收苞谷300—400百公斤，总计约4吨，卖后收入约5千元，生产投入约2千元，净收入约3千元，人均约500元；副业以养猪为主，每年约5头猪出栏，每头净收入约250元，共计1 250元，人均200元左右；除了这些主要收入以为，还有麦子、瓜类、豆类、林木等收成，加起来人均约500元。所以人均年收入约1 200元，生活处于相对贫困状态。

处于半山腰的份玉村，给人的感觉是宁静、祥和，人们在同一个季节里重复着简单的生产生活节奏，村里的每户人家都是一天两顿饭。早晨起床后，家中的女性忙活着收拾房间，打扫家里的卫生，做饭和喂养牲口。男人这个时候一般做的事情就是在村子里转悠，抽烟，或者做一些为下田做农活的准备。一般是上午10点左右吃早饭，饭后开

始一天的正式工作。春天的事情为整地、备耕，因为是山地，耕地离家都比较远，所以人们一般是带点茶水，一直要到下午4—5点才回来，男人收拾生产工具，女人又开始重复早晨的工作。虽然现在每家都有电视，可是夜晚围在电视前面的人并不多，人们更愿意与邻里唠嗑，家人之间闲聊，或者休息。每年的4月份开始，也是这里雨季要开始的季节，人们陆续在整好的田地里点苞谷，间或种点豆类、蜜本瓜（南瓜的一种），栽种的农活一直持续到7、8月份，村民们这个阶段最忙的是锄草。农作物的收获从8、9月份开始，一直要持续到12月份，最大的工作量是搬苞谷棒。从12月到次年的3月份，是寨子里比较清闲的日子，人们一般安排的活动是修房、建房和操办婚事。这里的生活好像从他们开始在这里居住以来，一直都是这样重复着，人们安逸、劳碌，周而复始。

20世纪80年代，国家发现苗族人种植的“大麻”植物可以提炼出毒品，所以全面禁止这种植物的种植。此一措施，对于苗族来说影响很大，因为苗族种的“大麻”是用来作为他们纺织衣服的原材料。就现在的份玉村来说，所有家户，都已经没有了传统的纺织工艺，节日的盛装和平时穿的百褶裙，都是在市场上买的。这里离最近的市场是开远市西山农贸市场有20公里，此市场在开远市西城区，平时人们也经营，但每个周日是“大市”。西山上的苗族、彝族都会下山“赶街”，购买日常用品和农耕用品，销售农贸产品。和许多乡下的农贸市场一样，城里人在这里购买了山区的所谓“原生态产品”，而山区人在这里消费了城里人很难惠顾的廉价、低质的商品。人们定期赶街，对笔者来说，也是一次往返城区和山区的周期。搭便车来到城区，清理自身的卫生，购买必需的生活用品，然后再跳上他们的农用车，返回那矗立在山顶的小教堂。

三、份玉村的天主教

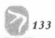
“NTAWV NTSHIAB”不知道有多少人看到这个书名，能知道它是什么，如果写成“HOLY BIBLE”，哦，是《圣经》，这本“NTAWV NTSHIAB”就是苗族文字的《圣经》。苗族，一个人们一般认为其有语言而无文字的苗族，怎么会有苗文的《圣经》？笔者询问了马会长，他也不清楚苗族文字的具体来历。在查阅相关资料后，笔者发现苗族正

式的文字发展在历史上有两个阶段，一是1905年，一位英国传教士萨缪尔·鲍兰德(Samuel Pollard)在昭通及贵州威宁一带传教，为了方便向苗族群众传播教义，他用拉丁字母、英文速写符号和克里字母等设计了一套苗文，并且翻译了《马可福音》、《新约全书》、《圣经日课》等教会书籍[①]；一是建国后，于1958年创立的中国苗族川、滇、黔方言文字。而份玉村的这本苗文圣经应该是根据传教士设计的苗文而翻译的。不过这个版本的《圣经》，教众们并不使用，现在日常用的《圣经》是由中国基督教协会发行的简体中文版本。在份玉村做调查的时候，我一直都住在教堂侧面的小屋里，白天的疲劳，总是能让笔者能在晚上有很好的睡眠，即使全身灰尘。《圣经》上说，人类是由亚当、夏娃偷吃禁果而被罚到人间后繁衍而形成的，在这个山区的小教堂，某天夜里我被呜咽声吵醒了，先是男孩子低低的抽搐声，然后是女孩子喃喃的劝导声，进而是两人开心的欢笑声。难道是亚当和夏娃在这个小小教堂里晚间散步？优美的乡村爱情惊扰了我的一帘幽梦。

份玉村作为一个由迁徙到定居而发展成的苗族寨子，据老人回忆，最早的迁入者大概在20世纪40年代左右，主要是从鲁都克、屏边县、蒙自县等地迁徙来的。1910年滇越铁路通车后，鲁都克教堂正式兴建，由于处于开远、蒙自、文山和屏边四县的交汇处，使其成为了滇南天主教的传播中心，而乘火车从昆明到越南南下北上的天主教徒则把天主教带入了位于屏边县南溪河谷苗寨，南溪河谷苗寨传播福音的天主教徒附属于鲁都克管辖。火车的通行，同样为苗族群众的迁徙提供了走出大山的条件。位于深山里的苗族在后来的迁徙中，部分落户到开远西山的三台铺和崩打地区；鲁都克的苗族迁徙到开远西山地区在一份提案中也得到体现：鲁都克在铁路通车后，教徒颇为兴旺，包括鲁都克四个村寨的彝族、苗族均信奉天主教。后来由于各种原因，解放前后，大部分苗族教徒搬迁到开远市西山的老邓耳、洒洪口、份玉等村，而鲁都克的彝族教徒多数已退教，现只有3家彝族和中寨40余户苗族人家共200多人，仍然坚持自己的信仰、信奉天主教……[②]原本已

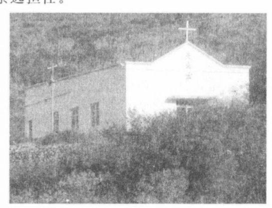
① 熊玉有：《苗族文化史》，昆明：云南民族出版社2003年版，第115页。

② 熊子钦：《关于请示维修鲁都克天主教堂的建议(135号)》，中国人民政治协商会议文山壮族苗族自治州第十届委员会第三次会议(提案)，索引号：532600-001068-20081013-0421。



是天主教徒的苗族，在到达份玉、老邓耳等地后，还继续坚持他们的信仰，当时没有教堂、没有神职人员，人们一般都是在家里做宗教活动。尤其是在1950年以后，鲁都克的神甫安宗圣(Edouard Haanc)被驱除出境后，虽然有苗族神甫陶文亮主持事物，但是公开的天主教活动已经停止。其中1956年，修女张文珍由鲁都克迁到开远西山的份玉村，与老邓耳等地的信徒隐蔽地进行洗礼、监振、圣体、经传、婚配等活动。一直到十一届三中全会以后，宗教政策改变，份玉村、老邓耳村的天主教才得以公开恢复。1980年，原鲁都克陶文亮神父到份玉村传教。经过几年的发展，开远市临泉办事处份玉教堂经市政府批准，于1988年12月25日建成。教堂为土木结构，总造价2千元。后因基础下沉，重新迁建，于2006年12月建成，刚混结构，总造价13万元。天主教会长先后由熊光文、陶文玉和马崇远担任。

天主教作为一种宗教信仰，通过其教规、教义对其教众行为与思想进行约束与限制。对于苗族来说，外来宗教的进入与皈依，使得原有的文化体系与格局发生演变，人们调整其文化心理的基础，一方面保留了其作为苗族身份的文化标识，另一方面又把天主教文化纳入到苗族族群文化体系之中，造成了苗族族群文化的演变，最显著的表现是苗族文化体系中的节庆、婚礼习俗、信仰模式等。


图 5.2 份玉村教堂

第三节 天主教与苗族节庆文化

天主教的信仰，使得这里的苗族在信仰、婚礼、丧葬等文化方面发生了很大的变化，所以在生活中，他们就努力凸显那些与不信教苗众的相同的文化因素。在这里，每年最大、最热闹的节日活动是“采花山”节。通过文化的相同性、相似性，来达到与其他苗族群众之间的最大认同。

一、春节

苗寨中，一年最热闹的时间为“春节”(naox zhab)和“采花山”(ng-houk daox)。在份玉村，这两个节庆是紧相连的，春节从除夕到初一，采花山从初二到初七。在这八天的时间里，寨子里到处都是欢腾的人们，走亲串友，歌舞欢腾。和周围的汉族一样，份玉村人们在过年前都要到市区里去购置年货，还要杀一两头猪，然后腌制风干，作为一年的家庭常备菜。据马保林老爹介绍：大年三十当天，要打扫房屋，下午准备年饭，妇女淘米煮饭，男人杀鸡煮肉。在饭菜准备好后，燃放鞭炮，就正式用餐，同时村子里的亲戚在吃饭的时候有相互串吃的习惯。整个晚上，村子里的人们在不同的人家里走动，喝酒、猜拳、相互祝福。由于份玉村全部信仰天主教，除夕之夜中关于祭祀祖先的仪式现在已经放弃。而周边的村落，如老邓耳村等，未信仰天主教的苗族家庭在年夜饭菜准备好之后，要在正屋神台上点一盏灯，然后在神台、门、牲畜圈边等插香烧纸，“家主”在摆好酒菜的桌上取少量的饭菜等先祭献祖先，并且在除夕之夜，“家主”要实时更换将要烧尽的香火，神台上点的灯不能熄灭，要让祖先通宵达旦的过年。大年初一，吃完早饭后，整个寨子里的年轻人一般都会集中在寨子中间的平地上，踢毽子、打陀螺等。而寨子中的另一拨男人们则开始为初二的“花山节”开始忙活了。

二、花山节

苗族中对于“花山节”的来历，不同地域、不同支系中有不同的说法。占主流的说法是寻找亲人：远古时期，蚩尤部落战败后，他的81个兄弟带着部落逃到洞庭湖一带建立三苗国，后又被夏禹打败，逃亡中，亲人失散。有一姓张人家，他的两个儿子失散，为了找到儿子，他就想了一个办法，在山上立一棵树桩，在树上系了红、黄、蓝、绿四条麻布彩带，召集苗族在树桩下集会，相认失散的亲人。后来张姓人家找到失散的儿子，就在花秆下敬酒，感谢四面八方的群众，而在场的乡亲也为其一家团聚祝贺。为了纪念这次树桩集会，每年过年就立一树桩，树桩成了“花秆”，场地成了“花山场”。此后，形成了无嗣求子的人

家，自愿连续立花秆 3 年，主办花山节的风俗。[1] 据乡民们介绍，花山节的来历还有的认为是蚩尤皇帝打仗出征，每天要把队伍集中训导，经过历史的演变，旗杆变成了花秆，每天的聚会变成了一年举行一次的"采花山"。从"采花山"的起源传说来看，包含着祖先崇拜与民间信仰的成分，这与基督教一神论相违背。所以，在云南省富源县芭蕉箐信仰基督教（新教）的苗族中，在春节后举办的"采花山"，被认为是不良的习俗，使得"花山节"在芭蕉箐基本消失。[2] 而在份玉村，这里的"采花山"却仍是苗族人们一年中最快乐的日子。

份玉村的"采花山"正式举行是在 1976 年，由本村有威望的人出资和组织。从 1985 年开始，政府每年补助 500 元，加上村中富人的资助，过年前村里就会选出 3—4 人，成为"花山老板"，来负责整个"采花山"的活动。活动的经费一般市政府、办事处、村委会三级机构支付，同时村民也出钱赞助，和作为"花山老板"的人出资。活动的开销主要是支付给斗牛、对歌等比赛活动的优胜者。参加份玉村"采花山"的人包括附近几个苗族寨子和其他民族的人们，开销一般在 1 万元左右。花山节一般从大年初二至初七。因为"花山节"和"春节"紧相连，初二只是宣布"花山节"的开始，然后人们自由活动，此时的苗族寨子里，每家每户都是人头攒动，人们走亲访友，喝酒，猜拳。真正的"花山节"是从初三开始，由"花山老板"组织，开展文艺活动。这里没有专门的歌舞队，三五人在场下临时组合、排练，上场献唱，此时每个人好像都成了天才，只能让笔者这个"他者"瞠目结舌、无法想象。这样的歌唱与舞蹈一直要持续到傍晚，年轻人更多的是把精力留在下一天。初四，这天的主打是苗族山歌对唱，内容分为两个部分：一是由"花山老板"组织的男女对唱，获胜者可以获得 20—50 元不等的奖励；而更多的是年轻人的自由对唱，山头到处都是各式的"伞"，小伙子们打着伞，走到喜欢的女孩子身边，用伞遮掩着，寻求对歌，如果女孩子同意，就开始对唱。这样可能就是一段山村浪漫爱情的开始。其中也不乏已婚者参加对歌，一般都是为了娱乐，但是也会出现"危情"事件的发生。年轻人对歌的同时，年长的男人已经开始准备接下来的斗牛、斗鸡以及

---

[1] 红河哈尼族彝族自治州志编委会：《红河州志·民族篇》，北京：三联书店 1995 年版，第 310 页。

[2] 吴晓等编：《圣歌里的芭蕉箐》，北京：中国社会科学出版社 2009 年版，第 26 页。

斗脚等活动了。初五至初六的"花山节"主要是以斗牛为主，辅以斗鸡和人与人之间的斗脚活动。对于获胜的牛，"花山老板"会给予一、二、三等奖励，奖金在300—1 000元之间，要根据当年的"采花山"经费来决定。"花山节"最后一天的活动为"芦笙舞"。"花山节"的"芦笙舞"一般以娱乐为主，表演者要自吹自舞，调子具有很大的随意性，而舞蹈动作会根据节奏的频率而不断地调整。这里的"芦笙舞"以三步跳、舂粑粑、搓、跳、转为主，曲调强劲，节奏感强。五六天的"采花山"，就在人们的欢笑中悄然流逝，欢闹中，总是成就了山寨里的"鸳鸯"眷侣。余下的事情就是进入了苗人的婚嫁礼仪程序。



图 5.3　花山节上的山歌对唱

当节日谢幕的时候，人们开始争抢"花秆"顶上的"松毛"，谁抢到，就意味着他和家人将在新的一年中幸福、平安、庄稼有好收成等。为什么同为苗族人群共同体，同样信奉着基督教文化，芭蕉箐的苗族放弃了"采花山"，而对于份玉村的苗族，"采花山"仍然是其一年中最幸福的日子？这里的信教苗众是如何安排他们的文化结构，接纳、调适一种外来文化？"结构性失忆"[①]成了信教苗众在处理地方性文化与外来文化之间关系时的策略选择。报道人马会长告诉笔者，份玉村每

① 结构性失忆是由英国人类学家古立佛（P. H. Gulliver）在研究非洲 Jie 族的亲属结构时提出的，他认为他们家族的发展（融合或分裂），多由特别记得一些祖先及忘记另一些祖先来达成，他称之为"结构性失忆"。后来的人类学研究表明，虚构或者忘记祖先进行族群的重新组合是人类社会中的普遍现象，所以在亲属关系研究中经常被学者提起。随着这个概念的普遍使用，其又开始延伸为人们在社会生活中解释社会文化现象而进行的策略选择，即突出某种文化现象的部分要素，而忽略其他要素。参见：王明珂：《华夏边缘——历史记忆与族群认同》，社会科学文献出版社 2006 年版，第 24 页。

年都举办"采花山",源于他们认为"采花山"体现了村民团结,村里青年男女可以在"花山节"谈情说爱,是他们展示文化的舞台。从他的解释中,可以看出村民对"采花山"活动中包含的祖先崇拜、民间信仰等进行了"选择性"记忆。人们不再关注把抢到的"松毛"放在床上,或者把花杆拿回家去做成床板,可以求得子嗣,参与其中的人们更多是在享受节日给他们带来的愉悦。文化是一种符号系统,体现在具体的公共符号上,这些符号有物件、案件、关系、活动、宗教礼仪、空间单位等,同一文化内部的成员通过这些被赋予公共意义的符号交流自己的世界观、价值观和社会情感。[①] "采花山"作为苗族文化结构中的符号之一,通过信教苗众的"结构性失忆",同样成为其身份表达的符号与情感归属的纽带。而在婚礼与丧葬习俗中,他们更多是在传统文化结构内部,对天主教文化进行结构性内化,实现基督教文化的"再地方化",使得西方的天主教文化与东方的地方性文化在一个共同的村落空间协调的发展。

第四节　天主教与苗族婚礼习俗

天主教之所以能在苗族地区传播,主要因素之一是改变苗族婚姻规则,为年轻人提供了自由恋爱的环境,获得了年轻一代苗众的支持。但是对天主教的皈依,也使得苗族的婚礼习俗发生了变化。

一、婚姻规则

传统的苗族婚姻中存在着"姑舅表婚"和"强制婚"。"姑舅表婚"作为婚姻规则的优先原则一直在苗族地区存在,直到解放后,在国家颁发《婚姻法》倡导自由婚姻时才逐渐改变。所谓的"姑舅表婚"就是姑姑家的女儿要嫁给舅舅家的儿子做媳妇。如果姑姑家的女儿没有嫁给舅舅家作为儿媳妇,姑姑家要到舅舅家赔礼道歉,同时女儿嫁给其他人家时,也要得到舅舅的认可。"强制婚"主要是表现在富人与穷人之间的一种地位不对等的婚姻,当富人家看中穷人家的女孩子,就

---

① 克利福德·吉尔兹:《地方性知识》,王海龙、张家瑄译,中央编译出版社2004年版,第36页。

强迫成婚，有的是穷人家欠富人家的债务，无法偿还，女儿就成了抵偿债务的牺牲品。苗族《哭嫁歌》表达了女孩子在这种婚姻模式中的痛苦：

我像花朵未开放，
父母贪财把我嫁远方；
隔着八片森林八座山，
无亲无戚眼望穿；
思来想去气断肠，
整日两眼泪汪汪；
遥望故乡心里亮，
回看夫家天地暗；
不偷不拿不声响，
半夜三更回娘家。
……
母亲闻声起开门，
单见女儿泪水滴；
父亲急对母亲言：
天亮快把女送回。
女儿连求不愿去，
父亲拿刀摆面前；
女儿宁死不从顺，
要杀要砍随你们；
血流肉腐谁心疼，
可怜你们把我养成人。
……①

鸦片战后，在中国出现的奇特社会现象穷人怕富人、富人怕官人、官人怕洋人为传教士在教区行动提供了方便。鲁都克教区的传教士，

① 笔者在2008年8月的调查过程中，报道人为笔者提供了一份由熊开玉等人收集、整理与翻译的苗族民歌集，包括《哭嫁歌》等，收藏在《屏边苗族文化调查》（内部资料）一书中。经笔者与份玉村村民的核实，他们认为此书中记载的苗族歌曲和当地的苗歌意思基本相同，只是在词句上有差别，而苗族的歌曲很多情况下都是即兴而歌，没有固定的歌词。下文中的苗歌，如没有特殊说明，均出自《屏边苗族文化调查》。



充分利用了这种社会现状与他们经济实力的条件，打破了传统教区苗众的“姑舅表婚”优先规则和制止富人对穷人的“强制性”婚姻，从而使得在信仰天主教的苗族地区婚姻自由远远早于其他苗族地区。

天主教的传入，虽然改变了苗族村寨中普遍存在“姑舅表婚”的优先婚配原则，使得信仰天主教的苗族地区青年男女婚姻多为自由恋爱，但是对于婚姻习俗中的其他原则，苗族信众还是坚守着。苗族无论什么支系，“同姓不婚”是人们普遍遵守的习俗，这里的同姓指的是“苗姓”，即使汉姓不同，如果苗姓是相同的，那同样也不能通婚，因为苗族群众认为同姓即为一家人，一家人是根本不能通婚的。如汉姓“周”与“康”的苗姓都为“Bluat”，即被认为一家人，相互不能婚恋。[1]这使得青年男女在开始恋爱之前，弄清楚彼此的姓氏成为一件非常重要的事情。在苗族情歌里也体现出了人们对此的重视：

男方唱：小妹你我各一方，
从来未曾相会，
在别人的婚礼上我俩见面，
我想与你唱歌表心意，
但不知小妹你贵姓?
若你有心又有情，
请告诉我你的名字。

女方唱：阿哥你我不相识，
因为我俩赶街不共一地，
当然不知你尊姓大名；
清清河水好洗线，
我是杨家小妹子，
有心与你谈情义，
你该告诉我你来自哪里?

在屏边县苗族中，对于自由恋爱的青年男女来说，同样是通过情歌对唱来了解对方的姓氏，最终决定是否可以继续交往。

你在一方山，
我在一方水，

① 熊玉有：《苗族文化史》，云南民族出版社2003年版，第146页。

自从没有相访，
从来没有相会。
苗家这喜堂，
你我才相访！
相访在喜堂，
我不知道你名，
相访在喜堂，
我不知道你姓。
你各舍得告诉我？

苗族情歌对调，没有固定的词，一般都是随景即兴而唱，在了解了对方的宗姓后，青年男女才真正开始交往，在此基础上进入婚姻程序。

二、婚礼过程

对天主教的皈依，使得苗族信众首先在传统婚姻规则上突破了“姑舅表婚”的束缚，年轻人可以自由地表达爱情，选择对象；其次对婚礼习俗也或多或少地进行了改造。早期的鲁都克信徒，教徒与非教徒之间是不允许通婚的，而现在，在份玉、老邓耳等村，对于教众在选择对象上已经没有严格的要求，教徒与非教徒之间可以通婚。据马会长介绍，如果男方是他族，女方苗族，则尊重双方的意见，为了便于广传福音，吸纳对方的礼节；如果女方为教徒，而男方为非教徒，一般就不要求在教堂举行婚礼仪式，按照一般的婚礼习俗举行婚礼。教徒与非教徒之间从禁止结婚到许可结婚，部分地体现出天主教进入民族地区传播后经历了一个地方化、内卷化的过程。苗族传统婚姻模式一般包括：走婚式、私奔式和入赘式，以走婚式为主。传统的走婚式婚姻被视为包办婚姻，私奔式为自由恋爱式婚姻。在天主教进入苗族地区以后，自由恋爱逐渐成为青年男女选择对象的主要方式，不过人们在确定了对象后，还是基本上遵守民族婚姻习俗，按照明媒正娶的方式来确定婚姻关系和举办婚礼。现在苗族的媒约婚就是综合了自由恋爱与传统的婚礼习俗的一个综合体。在男女青年确定了对象关系后，一般男方家庭要按照提亲、娶亲、送亲和回门等程序，最终把女孩娶回去。

男女青年自由恋爱后，为了最终确定婚姻关系，男方家会请媒人

到女方家提亲，说礼银。媒人要由两个外姓人担任，会同一个同宗的叔伯，带上一对鸡、一壶酒、一把伞到女方家。报道人说，在苗族整个婚姻过程中，一对鸡是非常重要的，其表示希望两个年轻人独立成家后，可以像小鸡一样独立生活，酒表示勤劳勇敢，伞的两头要用黑纱布条拴着，表示白头到老。到达女方家，男方媒人要站在门外唱《要桌子歌》、《请叔伯歌》、《拜礼歌》等歌，歌词大意是请女方家父母、叔伯一起来按照苗家的礼俗商谈"礼银钱"。礼银钱包括：砍路钱、奶母钱、正价、酒肉钱、嫁妆钱等，在谈妥之后，双方协商结婚日期。最后一个环节是喝"订婚酒"。订婚酒是第二天男方到女方家请客，其主要目的是向村民表明，此家姑娘已经和我家孩子有婚约，别人就不要来提亲了。饭后唱《寄桌子歌》：

小小桌子四只脚，
请把桌子摆墙角。
小小桌子四脚心，
请把桌子摆墙边。
桌子摆后不要动，
娶亲之日再来用。
桌子摆后不要移，
娶亲之日再来取。

在结婚日期确定到正式娶亲之间，作为天主教的苗众，一般还要举行一个仪式，那就是到教堂去举行形式上的婚礼。婚礼仪式一般都是要由神父或司铎举行，由于份玉村教堂只有会长，级别不够主持婚礼仪式，而且，苗族的婚礼当天是要在女方家过夜，所以一般都是在提亲后、婚期前由昆明天主教协会派神父或者司铎到这里来给年轻人主持婚礼，特殊情况下，也可以由神父授权，会长主持婚礼，使青年男女的婚姻得到天主的承认，并在天主的面前宣誓彼此相爱，不离不弃。由于条件的限制，虽然不是每对新人都会在教堂举行婚礼，但是只要条件许可，他们还是会在教堂接受祝福。形式上虽然没有白色的婚纱、礼服，但是人们都是怀着一颗虔诚的心，接受天主的训导和亲友的祝福。

娶亲之日，男方派人到女方家娶媳妇，婚姻的仪式在夜间举行。娶亲队伍到达女方家后，在把所有的礼物交给女方家后才能进屋，男

方、女方两家分成两边，对面坐着。此时有女方家招待来客的人唱《敬烟歌》、《敬茶歌》、《敬酒歌》等，以表示女方家的心意，如《敬酒歌》：

……
你们涉了一水又一水，
你们爬了一山又一山，
来到女方父母这个地方，
喘气不止汗流满面，
我方父母没有好酒来招待，
喝杯水酒表表我方父母一片心意。
……

作为山地民族，对山歌在婚礼的各个环节都是必不可少的，即使是现在，也同样如此，人们在女方家摆晚饭前，一般双方会有相互对歌。通过对唱，一方面是赛歌，另一方面也是把苗族文化通过婚礼进行传承。如《烟的来历》歌中唱道："很久很久以前，苗家的婚姻是勒鲁发明，苗家的娶嫁是楚奴制定的……"（勒鲁为男性，楚奴为女性，苗族传说中的繁衍人类的祖先。）晚饭后，要进行"拜堂"仪式。这时，婚礼的管事要唱《拜堂歌》：

……
女方管事唱：为什么要做新郎？
为什么要拜堂？
男方媒人答：因为侄儿长大要做新郎，
苗家礼性要拜堂。
他自己跪拜自己的新娘。
跪拜他自己的双亲，
还要跪拜今天到场的长辈人！

在婚礼的"礼拜"程序中，即新郎行"磕头礼"。不信教的苗族人行"礼拜"仪式包括：一拜天，二拜地，三拜祖宗，四拜高堂，五拜爷奶，六拜大爹大妈，七拜叔婶，八拜媒人，九拜管事，十拜帮忙兄弟等。对于信仰天主教的苗族群众，根据马会长介绍，首先进行的是《五拜礼》，即一拜信天主，一切邪妄都弃绝；二拜望天主保佑全赦我等罪过；三拜爱敬至尊至善之主，与万有之上；四拜一心痛恨我等罪过，定心再不敢犯



主命；五拜恳祈圣母转达天主，赐永恒终恩祐。然后才进行传统婚礼的"礼拜"程序。

对于天主教苗众，虽然把天主教的婚礼程序融入了苗族的仪式中，但是对天主的信仰还是使他们放弃了婚礼中部分的环节，如在"跪拜礼"结束后，要举行收席子仪式，唱《祝福歌》，但是《祝福歌》里有苗族原始宗教信仰的祭天、祭山水、祭老祖公等：

他人吃饭没有祭，
我们吃饭祭天地。
他人喝酒不祭鬼，
我们喝酒祭山水。
左手拿勺右手端杯，
祭献天地祭山水。
右手拿勺右手握盅，
祭献三代老祖公。
……

男方的"点嫁妆"是在夜里进行，而女方的"点嫁妆"是在第二天早晨新娘出发前，男女双方都要在场，要让新人记住亲朋好友的恩亲，从而在以后独立成家的机会适当的时候，进行"回礼"。吃完早饭后，男方家的媒人就会唱《要新娘歌》，希望新娘早点启程，去新郎家。

天主教作为一种宗教信仰形态，必然要求人们放弃对天地鬼神的信仰，从而使得苗族教众的婚礼环节为之改变。送亲中，女方家队伍包括叔婶、舅舅与舅母、哥嫂等人，在去新郎家的路上一般要进行吃午饭。吃饭时，两边的人对坐，双方的叔伯要一起唱《祝福歌》，为的是要把妖魔鬼怪赶走，不要挡着新人的道。同时向西周泼洒酒、饭菜，意思是妖魔鬼怪不要来抢新娘。

太阳已升到中天，
到了吃午饭时间，
请新郎新娘吃晌午，
要与妖魔鬼怪来分路。
太阳已经升高，
吃午饭时间到，
新郎新娘要吃饱，

要与妖魔鬼怪来分道。

而作为天主教徒，他们早已不再相信什么妖魔鬼怪，吃饭后，直接来到新郎家，女方亲戚按辈分依次进入男方家。在整个婚姻程序中，伞始终都是一个很重要的道具，由于其象征着青年男女能幸福美满的生活，所以在新娘进入新郎家，新娘是被伞罩着，新郎家要派两个未婚女孩子按照规定把新娘迎接进房。而女方家送来的彩礼则放在门外，男方家须支付女方家负责背柜子的人的礼钱。一般根据实际情况支付，但是多数包括6这个数字，因为在苗族，人们把6看成非常吉利的数字，表示"顺"。当新人进入男方家后，基本上要重复在女方家的那些礼节，最后，当女方家送亲人要离开的时候，新娘要哭婚，而新娘哥嫂会对其进行一些日常生活中的礼节教育，主要包括孝敬公婆、勤劳节俭、学会做人等。

回门是指在新婚后，由男方父亲或叔伯带着酒、一对鸡，带着新人到新娘家回门。具体哪天不一定，根据实际情况决定，在吃饭时，新人坐桌子"低位"，吃饭前要行"五拜礼"，即一拜信天主，一切邪妄都弃绝；二拜望天主保佑全赦我等罪过；三拜爱敬至尊至善之主，与万有之上；四拜一心痛恨我等罪过，定心再不敢犯主命；五拜恳祈圣母转达天主，赐永恒终恩祐，并向在座的长辈谢礼。

作为天主教信徒的苗众，整个婚礼过程与婚礼仪式都是遵循传统苗族的婚姻程序进行，只是在对祖先的敬仰、对鬼神的敬供与避讳等环节进行了改造，作为西方的基督教文化，在东方的苗族寨子里，以另样的方式展现。而对于西山的苗众，祖先的敬奉、鬼神的信仰与天主的皈依，如何共存于这一方水土中？天主教的进入，又是如何改变人们的信仰文化，而地方性文化又是如何把天主教信仰与本土文化融合？

第五节　天主教与苗族丧葬习俗

晚风中的夕阳，倾洒在村边的半山坡上，山上的桉树林中点缀着零星的墓地。如果不是看墓地前的碑文，这些墓地和周边其他民族的没有什么区别，转到坟墓前，墓碑上那明显的十字架标识，让人一下子就意识到这是基督教信徒的墓地。高高的土堆，周边砌上石头，典型

的苗族土葬墓型，而墓碑的十字架图形使得东西方文化在这方寸之中得以彰显。去了天堂的苗族信徒，躺在传统的墓葬中，就像苗族女性穿的“百褶裙”，裙子上的皱褶和图案，记载了苗族迁徙的路线和苗族祖先的生活场所。所以苗族族众在逝去后，一般都会吹奏“芦笙曲”，念“指路经”，为的是引导逝去者的灵魂能够通过重重山水，回到先民那里。而现在作为天主教的信徒，他们相信人逝去后，灵魂升入了天堂。对于“百褶裙”上的图纹的记忆进行了“选择性记忆”，那些图纹现在更多的是展现苗族先民的迁徙路线，而不是作为人的灵魂再次回归到祖先那里的记忆，祖先现在是在天堂中，而不是在洞庭湖畔。从一个多神信仰转变成对天主的唯一信仰，使得信教苗众的信仰文化体系发生了“内卷式”演变。之所以是“内卷式”，可以理解为文化展演的形式依旧按部就班（当然存在或多或少的删节），但文化展演的内容却发生了演变，把对天主或圣母的信仰，嵌入苗族信仰文化结构中，传统文化结构为天主的信仰提供了展演的舞台，进而增添了苗族的信仰文化体系的内涵。

一、苗族信仰体系

苗族的信仰文化体系包括两大部分：一是原始宗教的信仰；二是人为宗教的信仰。无论是信教或不信教的苗族群众，对于一些禁忌他们仍旧遵守。作为一个山地民族，苗族和周边其他少数民族一样，也是一个多神信仰的民族，他们认为，世间万物都有自己的灵魂，天地间都有看不见的“鬼”、“神”主宰着。万物只是形体的消失，而作为万物的“灵”则存在，有的“灵”被作为善的灵，有的则为恶的灵，善的灵一般不干扰人们的生活，而恶的灵则会骚扰人们正常的生活。苗族人认为人的灵魂有时候会离开人的身体，到处游荡，此时，人会生病，就需要进行“叫魂”。一般由老年妇女主持叫魂仪式，使用一对鸡，把鸡杀后煮熟，用鸡骨判断魂魄是否回来。如果是遭到惊吓生病，则一般用鸡蛋，在受到惊吓之处叫一遍。如果看到爬行的虫子之类，认为是人的魂魄，就带回家，放在家的隐蔽地方，认为是人的魂回到人身上了。由于相信万物有灵，对于那些家畜饲养不旺的家庭，会做“进门猪”仪式，祈求养猪兴旺。时间大约是春节后的几天，在家里杀一只小猪，煮熟后，把肉和汤分别盛放在几个碗中，一般是五、七或九个碗，每盛放一

次说一次家畜兴旺之类的话后，当主持人说“魂来了”，人们就会抢喝一碗汤，预示着将要获得好运气。然后所有的人共同吃夜宵，仪式结束。

万物有灵的认识论，使得苗族族众在处理各种问题的时候，通常都会认为与灵魂有关，如人生病是灵魂离窍，家畜饲养得不兴旺，是因为这些家畜的灵魂走了，小孩子夜间哭闹，被视为受到恶的灵的骚扰，需要叫魂等。在此种信仰文化的支配下，祭祖行为在苗族地区是一个普遍的文化现象。苗族家庭一般是以核心家庭为主要模式，父母与未婚子女组成。当孩子成家后，父母一般跟随幺儿子生活。苗族对祖先的祭祀，一般只祭三代祖宗，当父母在世时，已经“分家”的孩子不能单独祭祖。每逢过节，都要在家中堂屋的神台上上香，摆放酒、菜等，敬供祖先，希望祖先的灵魂来吃饭、喝酒，而后给其后代带来幸福、平安。对那些记不得名字或者死在外地的祖先，也得敬供，否则他们的灵魂就会来骚扰人们的生活。对于份玉村及其附近的信仰天主教的苗众来说。人间只有唯一的真神——天主，没有其他的鬼神存在，从而使得苗族的原始信仰在信众当中逐渐消失。作为教徒，他们死后，灵魂会升入天堂，在天台前和天主在一起。这里就会使得苗族的祖先信仰与天主信仰之间存在着碰撞与通融，是苗族信众完全地皈依天主，放弃祖先信仰，还是他们把天主信仰“地方化”，与祖先信仰融合为一体了？这个文化变迁的现象，在苗族的丧葬仪式中得到解释。

苗族的不断迁徙和无文字，使得苗族的丧葬习俗随着社会的发展发生了很大的演变。虽然现在保留了主要的丧葬程序，但是在内容上出现了尽量简化的趋势，对于那些信仰天主教的苗众，则是把天主教关于丧葬的礼仪纳入到传统丧葬习俗中。苗族的丧葬仪式过程一般包括：报信与身体安置；入棺、守灵与安葬；复丧等环节。

二、苗族葬礼习俗

开远西山的苗族主要集中居住在份玉村和老邓耳村，而这两个村也是苗族信仰天主教非常集中的苗族寨子。无论是普通苗众还是信教苗众，如果村里有老人去世，都是按照传统的习俗来处理。山地民族过去一般都有鸟枪，当老人去世后，鸣枪三声，其他苗众听到枪声后，就知道有人去世，都会到逝者的家里来帮忙。而现在，由于国家政



策对枪支的管制和苗族的固定农耕，狩猎已在生产生活中没有显著的作用，一般都改用放爆竹，来向村里人报丧。在近几年的新农村建设中，每个村寨都有自己的广播，如果寨里有人去世，在份玉村由教会会长在广播中发布消息，从而告之人们某人家里的丧事。在这之后，再由逝者的子女派自己的哥弟(包括堂兄弟)去亲人家里报信，请他们来奔丧。在这同时，对逝者的身体进行处理。

身体的处理包括：寿衣、手脚指甲、头发、净身和停尸等环节。信教苗众与不信教苗族在这些程序安排以及对这些程序的解释存在着差别。对于寿衣的处理，不信教的苗众会去做专门的丧葬礼仪服饰，一般为黑色的布做成。而信教的苗众则对寿衣的选择是穿原来逝者的衣服，或者如果经济条件好的话，就去重新买一套衣服，鞋子的处理也是和衣服的原则一样。过去不信教的苗众一般会给逝者穿草鞋，而且是倒着穿，意思是说逝者走了就走了，不要再回来了。现在一般也是从市场买来黑色寿鞋给逝者穿上。信仰天主教的苗众则不这样给逝者穿鞋，让逝者穿原来的鞋子，不过尽量是新的。由于不信教的苗众保留着万物有灵信仰，人死后，对于逝者的灵魂是否离去，他们用打卦的形式来占卜。卦用竹片制成，如果两个卦同面，说明逝者的灵魂要走了；如果是不同面，说明逝者的灵魂还不想走。这个时候需要反复地制卦，直到同面为止。在老人还没有去世之前的日子里，一般人们会帮老人把头发剪理好，而在老人去世后，再把老人的手脚指甲修剪一下，这些事物的操作一般都是由儿子完成。在修剪好指甲后，对逝者的身体进行清洗，不信教的苗众则在洗身体的时候会说道："我找来白布一块，金水一盆，我要帮你洗出金身，你好去见祖归宗。"而信教的苗众则不再去念。

所有上述对身体处理的环节，对于不信教的苗众来说，是为了让逝者更好地认祖归宗，而对于信教的苗众来说，他们的解释是让逝者干干净净，整整齐齐地去天堂，到天主台前。逝者的身体不能带有任何金属物品，人们的解释是如果有金属物，活着的人会长出多余的骨头，活着骨头会裂开。而在其他地方的苗族则认为如果有金属物，那么逝者的灵魂会经常回来骚扰后人的生活。在把逝者的身体净身之后，停放在堂屋的中间，进行余下的仪式过程。

当逝者的身体处理好后，不信教的苗众则要给逝者的灵魂"指路"，请指路师唱指路歌，这样才能使得逝者的灵魂在指路师的引导

下，认祖归宗。在指路师的引导下，逝者灵魂通过了“父母床脚、舅舅床脚、父母门槛、舅舅门槛、阎王的毛虫蛾蛹山、大黑山、大石山；阎王爷的门槛、洗脸间、投生房、投胎路以及奈何桥等”，最终达到祖先的地方，并重新投生。

……
你死去者，
要到阎王的毛虫蛾蛹山，
毛虫蛾蛹多，满路两旁，
毛虫蛾蛹来拦者，
你要拿旧麻旧线来遮挡。
你死去者，
要到阎王的毛虫蛾蛹山，
毛虫蛾蛹多，满路两旁，
毛虫蛾蛹来拦者，
你要拿旧衣旧衫来遮拦。
你才能去见到祖公祖婆！
旁白：“我说你咯认得了？”
……
你死去者，
你到阎王爷的投胎路，
那里有三条路，
坡脚那条你不要走，
破头那条你也不走，
你要走中间那条，
那条路鸡毛猪毛多又多，
牛脚迹羊脚印乱糟糟，
你要走那条你才去见祖公祖婆咯！
旁白：“我说你晓得了！”
……

作为一个全民信仰天主教的份玉村，在老人逝去后，作为苗族丧葬礼仪过程中最重要的一部分的“指路”过程则不用了，代之而行的是诵经。他们认为，指路歌虽然是苗族的传统文化，但是非常的繁琐，最

终要把逝者先的灵魂指到什么地方，也没有完全确定，都是以诉苦为内容，所以信奉天主教的苗众就不用了。而是通过诵经，使得逝者的灵魂直接去到天主的台前。在老人"咽气"之前，念《灵魂出窍颂》：

……
因圣教古圣祖及圣先知之名。
因诸位宗徒及圣使之名。
因主证诸圣及诸认士之名。
因诸圣会修及独修者之名。
因诸圣童女及圣人圣女之名。
望尔今日。
赖主仁慈。
至于太平之所。
而住于天堂。
为是我主耶稣基斯督。

在"咽气"之后，要念《灵魂离肉身颂》：

……
天主及诸圣请您助之。
主之天神，请降顾之。
接其灵魂。
……
基斯督矜怜亡者。
天主矜怜亡者。
在天我等父者又不许我陷于诱惑。
乃救我于凶恶。
主望尔拯救其灵魂。
于下狱门。
……
俾其已死于世。
蒙恩得活于主。
望主至大仁大慈。
试洁其因人情世务所犯诸罪。
惟为吾主耶稣基斯督。

望伊息止安所。

信教苗众通过诵经，一方面告诉天主，逝者通过一生的忏悔，赎清其曾经犯下的过错，现在人已逝去，另一方面，祈求天主，能够接纳逝者的灵魂在天主台前。而苗族传统丧葬仪式中的《指路歌》，就是通过不停的吟诵，让逝者的灵魂能够在生者的引导下，一是回到祖先居住的地方，和其他祖先共同生活；一是要让逝者的灵魂离开活着的家人，不要再回来干扰家里人的生活。对逝者的各种仪式，都是在生者—死者、世俗—神圣二元空间里，规定各自的秩序，让逝者与祖先一起生活，不要再回到家里来，并保佑家里人平安。

至此，丧葬仪式进入"守灵"阶段，对于传统的苗族丧葬仪式，守灵对于苗族群众来说，包含着一个既爱又怕的心态。逝者亲人中的女性要夜间时刻守护着逝者的尸体，据马会长介绍，由于女性胆子小，虽然是亲人，还是非常的害怕，所以对于信奉天主教的苗众来说，现在已经不守灵了，而是在逝者边点放蜡烛，给逝者诵经，以对逝者的缅怀。

从逝者的身体净身后到出葬这段时间即为停尸阶段，是整个苗族丧葬礼的中心环节。在整个停尸的过程中，无论非教众与教众，当每一个来奔丧的女性亲戚到来时，逝者的女性后代都要陪哭，而在男性奔丧者下跪时，逝者的男性后代尤其是儿子，要向奔丧者行跪拜礼。这期间，如果是家庭富有者，一般会请芦笙队来家里吹芦笙。而信仰天主教的苗众，则是以诵经来代替芦笙舞。苗族的芦笙舞包括两个部分：一是丧葬礼的芦笙舞，一是喜庆的芦笙舞，以喜庆的芦笙舞为主导。在守灵的同时，苗族丧葬要进行各种程序，包括：入棺，背纸钱，教孝子，交牲畜，搭桥等。而在这些环节中，芦笙歌舞一直都在进行。

非教众苗族，在逝者入棺时，会用一只公鸡在棺材里扫，边扫边念："亲戚朋友，帮忙兄弟，自家哥弟老小的魂出来……活人出，死人入！"把拴住逝者中指上的线拉到棺材外，然后盖上棺材盖，同时芦笙吹奏《起尸曲》、《入棺曲》，把死者的灵魂引到棺材里。此后葬礼的每一个环节，都是在芦笙歌舞的指导下进行，芦笙队一般是在位于逝者家的堂屋中间，放置一面铜鼓，围绕铜鼓而坐，吹奏芦笙。逝者的家人在杀猪待客时，要在那面铜鼓上悬挂猪肉，一般都是40斤左右，而这些猪肉也成为给予芦笙队的礼物。对于教众，他们认为，芦笙舞是苗族文化很重要的一部分，但是主要是用来喜庆时热闹的，而在丧葬中，

芦笙舞指导丧葬的每个环节以及给予芦笙队的报酬，让很多人家承担不了。所以，信教苗众则是诵《入殓颂》经文，边喊逝者的名字，边洒圣水。

背纸钱是指在发丧前的夜里，所有带“纸钱”来的亲朋好友等，每家背一吊纸钱，到棺材前跪拜后，把纸钱烧给逝者，表达对逝者的哀思和孝敬。此时，孝子们要拿着香跪在棺材前，接受长辈的教导，主持这个仪式的一般是舅舅或者叔伯男性长辈，唱《教孝子歌》，其内容主要是告诉孝子们，逝者一生的劳碌与辛苦，以及对子女的操劳，现在老人走了，孝子们要铭记老人的恩惠，善待他人，勤劳持家等：

……

父亲活着时砍树要砍刺，
父亲能说会道不欺哥来不欺弟。
父亲活着时砍树要留头，
父亲通情达理不欺朋来不欺友。
父亲活着时有肉吃要请叔伯大爹，
有好酒要请朋友哥弟。
他一生做人不骄傲，
出门待友不用钉锤敲。
他在哥弟面前不逞强，
出门处事不用钉锤狂。
他活着时为人处世很大方，
遇事哥哥弟弟全来帮。
他活着为人处世好，
遇事亲戚朋友都来到。
……
你们以后要学会父母的为人处世，
砍树时不要砍花要砍刺，
为人中不要欺哥不要骗弟。
你们要学会父母为人之首，
砍树时要会砍要会留，
为人中不要骗老不要欺幼。
……

在此过程中，芦笙师要在棺材前烧纸钱，并吹奏《烧纸钱曲》，完后开始交牲畜。[1] 交牲畜仪式对于不信教苗众来说，是一个非常关键的环节，在这个环节里，表达了双重的含义：一是要让逝者的灵魂去祖宗那里，并把人们敬供的酒水带给祖先；一是要让逝者的灵魂保佑活着的后人能够继续很好的生活。在这一过程中，完成了神圣与世俗之间的互惠式交换：

……
我把酒献给你喝，
又把牲畜交给你，
你好拉到阴曹地府去见祖宗！
喝只你一个人喝，
不分半路鬼妖喝，
喝不完要带到阴曹地府去分给三代祖宗喝。
……
给你一头牛，
你要来拉你才得，
你拉一条到阴曹地府去养，
要留千百条给他们在阳世间养家糊口啊！

对于天主教信众来说，由于天主是宇宙中唯一的神，不存在妖魔鬼怪，死者的灵魂通过诵经、祈祷可以直接到天堂。当非教众在丧葬中请芦笙队吹奏《早饭曲》、《午饭曲》、《闹宾曲》以及《送殡曲》时，信教苗众则是在为逝者诵《亡者日课经》，包括《幕克经》和《夜课经》以及《出丧颂》和洒圣水等。不同的信仰，让同为苗族的群众选择了不同的丧葬形式。在出殡前，无论信众或非信众，早就派人在选好的墓地上把墓坑挖好，等灵柩到后，放入墓坑，打开棺木，检查一下逝者尸体是否平整。然后盖棺，填土，回家。作为天主教教徒的苗众此时则是为逝者诵《抬棺到墓地大众颂》，下葬时念《下葬经》等。

---

① 交牲畜仪式指未信教的苗族把一只公鸡或者其他的牲畜等通过一条长线连接在逝者手指上留在棺材外的那节线上，如果有芦笙队，线要通过芦笙队的铜鼓。然后所有的孝子跪在堂屋，手拉着线，哭唱《交牲畜歌》。

三、葬后祭祀

苗族非天主教族众，在逝者埋葬后的头三天内，一般每天早晚都由儿女白天给逝者送饭、送水，夜间给逝者送火。第一天要送饭、送水与送火要送到逝者的墓地，第二天送到半路，第三天送到村寨边，以后就不再送饭等。此外，第三天也要到墓地去复丧，也就是看看墓地有没有被牲畜破坏，再给墓地增添点土等。葬后第12天，举行烧灵祭祀活动，意思是把逝者的灵魂接回家，告诉逝者，你的肉身已经死了，你把你的阳间的遗物和脚印带到阴间，追随祖先去。如果是家庭经济条件好的人家，通常会请芦笙队来吹奏芦笙，杀猪杀羊等来举行祭祀活动，一般人家只是亲人聚会一下，举行一个简单的仪式，把逝者生前的遗物等烧了。作为天主教信徒的苗众，在逝者离去第三天的时候，也会在逝者家里诵《三朝经》，请求天主保佑逝者灵魂的安详，第七天和满月时，重复诵经。



图5.4 份玉村苗族祭祖后留影

苗族祭祀活动一般分为家祭和墓祭。所谓的家祭，就是非天主教苗众在堂屋中设有神台，供奉逝去祖先。逢年过节，吃饭前，由男性家长烧三炷香，插在神台前的竹筒里，然后在神台前烧纸钱，并向祖宗敬献酒饭等，然后说："我们做好了饭菜，请你们先吃，先喝，你们吃后，要保佑我们有的吃，有的穿，生活幸福平安。"墓祭，主要是指每年清明节时，以一个"扩散家庭"为单位，由父辈带领已婚及未婚的子女，早晨起

早杀鸡、煮肉等后，背着祭祀用品到祖先的坟前去祭拜祖先，并检修墓地。然后，一同祭祖的人开始“打平伙”。份玉村，这个全村信仰天主教的苗寨，苗众的家里没有神台来供奉祖先，同时，在清明节时，逝者的墓地前也没有上述热闹欢腾的场面，人们还是像日常一样平淡地生活。祭祀祖先好像离他们很远。是他们忘记了祖先了吗？

天主教在中国传播的历史中，曾经出现过“百年禁教”的历史事件。导火线就是关于中国传统文化中的“敬孔祭祖”与天主教的教规之间的矛盾。天主教在中国的传播历史中，以利玛窦为首的传教士们认为在中国传教应该从中国的实际出发，允许中国教徒保持尊孔祭祖的传统礼仪和习俗，认为尊孔祭祖不是一种宗教行为，只是儒家学说的道德伦理。而 1631 年西班牙教会进入中国后，主张全面禁止中国信徒尊孔祭祖，1645 年，教皇十世发布通谕，禁止中国教徒参加在孔庙举行的祭孔和在祠堂、家中举行的祭祖仪式。1693 年，教皇向其在中国代牧区的教徒发出七点指示，严禁中国教徒祭祖、祭孔。1704 年 11 月 20 日，教皇克雷十一世发表祭祖祀孔的禁约。1720 年，教皇克雷十一世派特使来华，企图说服康熙皇帝接受教皇禁令，允许西方传教士在华传教。遭到康熙的拒绝后，决定“以后不必西洋人在中国行教，禁止可也，免得多事”。此后经历了雍正、乾隆、嘉庆、道光等帝一直到鸦片战争后才允许自由传教，史称“百年禁教”。[①]“百年禁教”的核心是中国的“礼仪之争”。西方传教士按照其自身的宗教教规，不考虑中华特殊的文化传统，全部要求中国的信众遵循圣规，而中国则坚持在保持传统的文化礼仪的基础上接纳西方宗教。这是两种不同文化模式的接触、碰撞与相互调适。那么对于有着自身传统文化习俗的苗族，在信仰天主教后，如何在两种文化模式中相互调适？

就这个问题，笔者在调查时，向份玉村的天主教会长请教，会长告诉笔者：首先，苗族的祖先信仰，一般只祭祀三代祖先，这里的苗众在来到份玉之前，他们及其先辈已经是天主教徒，所以逝去的祖先已经在天堂。现在苗众逝去后，回到祖先的地方，就是去天堂那里，和祖先与天主在一起，所以不信教的苗众是逝者丧葬中要唱指路歌，引导逝者去祖先那里。而信教苗众则是通过诵经，引导逝者的灵魂去天堂，天堂中，祖先也在那里。其次，会长告诉笔者，对祖先的孝敬，是人之

---

① 刘鼎寅、韩军学：《云南天主教史》，昆明：云南大学出版社 2005 年版，第 28—30 页。

常情，是传统的中华美德，是作为后人对祖先的孝道。从这里可以看出，当年利玛窦所倡导的被教皇所否定的关于允许信众“尊孔祭祖”的礼仪在这里部分地得以再现，是在一种相互调适中得以发展。因为份玉村的信众，对于祖先的祭祀并不是在传统的“清明节”，同时他们也不在家里举行“家祭”，而是把对祭祀祖先的日期放在每年的11月1日，这一天就是信徒的“万圣节”，信教苗众会到祖先的墓地，修整坟墓，诵念经文，以对逝者追思和对祖先悼念。

小结

滇越铁路作为现代交通工具，带来的不仅是商品的流通，技术的发展，还包括文化的交流。天主教文化随着铁路的修建与开通，从云南传统的滇西北和滇东北地区逐渐转向滇南地区发展，开始在滇南苗族地区传播。1910年鲁都克教堂的正式建立后，成为了滇南天主教传播的中心，西方传教士沿着铁路，把天主文化渗入到地方性知识结构，逐渐拓展了天主教在滇南少数民族地区的影响范围。天主教文化作为一种西方强势文化，进入地方社会，让信仰天主教的少数民族不得不在原有的信仰模式与天主教信仰之间进行抉择。最终，作为地方性文化主体的苗族，根据自我文化系统，对天主教文化实施“处置性控制”，在原有的地方性知识系统中进行“结构性失忆”或者“结构性内化”，重新安排了地方性文化结构，外来文化在地方性文化搭建的舞台上进行诠释与演绎，使得苗族的文化变迁内化于地方性文化系统之中，从而形成与原有文化相连续的新的文化构型，西方文化因此被赋予了地方性意义。天主教文化在完成对苗众教化的同时，苗族人群共同体也完成了对天主教的“再地方化”改造，使得苗族文化的变迁是在苗族文化结构内部实现，而不像澳大利亚“Yir Yoront”人在西方文化的冲击下，无法完成西方文化的“再地方化”改造，而使其逐渐消失，文化变迁出现了完全的“替代式”发展。

第六章　滇越铁路与延伸的自我

1910年的列车开始穿越于云南的山水之间，打破了宁静已久的空间秩序。乡民惊奇地感叹洋人的“铁牛”厉害，一下子可以拉动那么多的人与物，比起自古以来的牛车、马车，简直就是“神车”。作为当时铁路上唯一的二等站——阿迷州（今开远），是滇越铁路的交通枢纽（滇越铁路直到1937年抗日战争后，为了运输战略物资，才有火车夜间通行，在这以前来往昆明与越南之间的客货车，都是在开远停站过夜），也是这条线路穿越的唯一都市，形成了独特的城市空间。在这一空间中，历史不停地演进，人员不停地流动，留给这个空间太多的社会记忆、历史记忆与个人记忆，从而使得滇越铁路及其附属的物/事演变成了都市、社区、个人等自我延伸的工具。记忆不仅是为了认同，更多的是记忆证实了自我的存在，语言文字、口头叙事、图像资料以及历史遗留物等既作为记忆的载体，同时也成了证实自我存在的工具。语言文字作为记忆的主要工具之一，表现在各类的书籍记录中，但是在乡民社会中，正式的文字记载材料从来就不是记忆的主要工具，人们通过口头叙事和特定事件的遗留物来承载记忆，从而使得这些载体也就成了自我的一部分，形成了人与物合一的社会现象。

第一节　文化空间与集体记忆

在开远调查的日子里，笔者住在东城区（新城区），每天去西城区（老城区）都要穿越一条浑浊的河流——泸江。开远城区的两个办事处也是依河而划，分别为东城区的乐百道办事处和西城区的灵泉办事



处。东城区是随着社会经济发展而于最近十年期间发展起来的，属于都市“空间生产”(production of space)，相对于老城区，是一种“物质性空间”，即由自然的地理形式(geographic form)与人为所建构的环境(built environment)构成①，缺乏厚重的历史与文化积淀；而老城区的空间发展像是一种“空间中的生产”(production in space)，在社会发展过程逐渐逐渐积累起了人们的“地方感”，它是一种在百姓日常生活中培养出的感性习俗及其行为方式。通过位于具体时空中的身体对世界的切身体验，建构起当地人与本地情境相认同的一种“地方感觉”。这是一种知觉化的切身空间，而并不单是地理方位的空间。

所以，这种具有历史积淀的“空间中的生产”所产生的是一种“文化性空间”，人们可以通过空间里发生的事件、事物去构建记忆和寻求情感归属以及自我存在。而现在老城区也在进行“空间生产”活动，尤其是对火车站社区周围以及与铁路有关的空间中进行改造，其进行的是“物质性空间”的生产，而消失的是“文化性空间”。面对空间布局与结构的变化，流逝的不仅是那些建筑，更多的是人们的情感依附物。人们当初每谈到一件与自己有关的事时，总是能找到与事件有关的物体，而现在他们很多时候只能在想象中进行口头叙事，无法感觉到事件的真实存在，从而使得自我在不断地流失。

随着调查的深入，笔者感受到开远真正的空间分割并不是那条泸江，而是从铁路开通后，围绕火车站而建立发展起来的“铁路社区”及其周边，也就是现在的东边至铁路沿线、南边至灵泉西路、西边至人民中路、北边至建设路之间的范围(参见附录二)。这一空间范围在滇越铁路通车的时候，属于城东的荒野之地，在经历百年的发展中，形成了开远一个独特的空间。用人们以前的说法：如果去城区买东西，习惯性地称作“去地方”。地方在这里不是“乡下”的代名词，而是老城区。而老城区的人们也习惯了将与铁路相关的工作人员称呼为“铁路人”。虽然两个空间中人的生活方式不同，但是作为同一个都市中的群体，滇越铁路带给他们的是很多共同的记忆，人们能够在这个文化性空间里寻找到构筑共同记忆的媒介，从而铁路及其附属物/事成为人们共同延伸的自我。

---

① 黄应贵主编：《空间、力与社会》，台北：“中央”研究院民族学研究所，1995年，第3—4页。

一、铁路社区空间

滇越铁路通车之时，作为城东的开远火车站还是一片荒芜，除了火车站及其附属的职工宿舍、办公房、医院等，周边没有任何其他的市民居所。铁路通车后，开远成为了商品集散地与人员出行中转站，一个特定的空间区域在铁道周边逐渐形成。随着社会的发展，历史赋予了这一空间独特的记忆和文化表征。在百年的历史长河中，空间中的文化性被不断积累和叠加。就目前来讲，“铁路社区”空间包括了属于铁路部门的生产经营空间、铁路职工的生活空间以及因铁路而兴起的商贸区空间，主要分布在现在火车站门前的彩云路两侧。这里居住的人群要么是铁路上的职工，要么是以前过来经商而留下的外地人。铁路系统是一个垂直系统，殖民时代属于法属滇越铁路公司管辖，收回主权后，隶属昆明铁路局，与地方除了纳税外，基本没有联系；而经商者多是外地人，对被称为“地方”的城区也无太多的情感纽带，他们要么独自成行，要么更多的是与铁路人打交道，从而使得这里在过去很久的岁月里都呈现出与城区异样感觉。这里的一草一木，老开远人均能告诉你关于它们的历史与事件。

以物言事，是乡土社会普遍存在之现象，在开远调查也不例外。如果你想对一个空间进行了解，最好的方法就是请你的报道人领着你，在空间里行走，让他们根据现存的遗存物或遗址，向你展示他们的记忆。长期的调查中，这里的人们开始对笔者产生了兴趣，会有人用疑惑的眼光打量笔者的行头，也会有热心的人为笔者提供线索，更有好心人直接领着笔者在这个独特的空间里转悠，为笔者解说这里曾经的过去与尴尬的现状。

哈布瓦赫认为，集体记忆具有双重性质，“既是一种物质客体、物质现实，比如一尊塑像、一座纪念碑、空间中的一个地点；又是一种象征符号，或某种具有精神涵义的东西、某种附着于并被强加在这种物质现实之上的为群体共享的东西”[①]。集体记忆的共同法则是：“它不是保存过去，而是借助过去留下的物质遗迹、仪式、经文和传统，并借

---

① 莫里斯·哈布瓦赫：《论集体记忆》，毕然、郭金华译，上海：上海人民出版社 2002 年版，第 335 页。

助晚近的心理方面和社会方面的资料，也就是说现在，重构了过去。"[①]"铁路社区"留给开远人的集体记忆更多地存在于铁路遗物中，人们以其来构建过去的历史。

从现在的东风路走向开远火车站大约有100米的距离，这里在20世纪60年代以前被称作汉武路（东西走向，东尽头是火车站），路面由青石铺成，路的两侧皆是铺面，开远人最早消费的"洋货"都在这里销售，包括越南咖啡、法国面包、洋布、洋肥皂、洋挖挖、洋铁碗、洋发烛（火柴）等都是在这些商铺里销售。在路的尽头南边，有一处断壁残垣，如果没有人介绍，你只会感觉它是一个废弃的楼基，在20世纪70年代之前，这里可是当年法国人为了娱乐修建的"洋人俱乐部"，俱乐部当时只是给法国人、越南人、铁路警察休闲娱乐的地方，用当地老人的话说："法国人最好'搂腰舞'了，抱着别人的婆娘乱转，嘣嚓嚓，嘣嚓嚓的。开远人是从法国人俱乐部认得嘣嚓嚓的，有的还学会嘣嚓嚓的。"一到周末，俱乐部就组织音乐舞会，开远人也是从这里最早接触到洋文化，认识了什么是交际舞，什么是西餐，什么是法国红酒。在彩云路（原来的洋正街，南北走向，与汉武路成"丁"字形，约500米）两侧，是一个功能齐全的社区空间。20世纪五六十年代，彩云路西边12幢洋楼（房）一字排开，每幢楼房前屋后都留有足够的空地，围有白色的水泥栅栏，庭院中种植了多种花木，基本上保留了法国人居住时的旧貌。这里最早是铁路上法国人的宿舍，现在已经只剩下为数不多的4个小楼隐匿于其他的楼房之中。法国人修建的"洋酒店"，分别于20世纪70年代、1995年被拆了，当时能够居住在这两栋洋酒店里面的人，都是从昆明或河口过来的达官贵人，或是从事国际商贸活动的有钱人，酒店消费成为了身份、地位的象征。彩云路的南端是一个灯光球场，是在法国人修建的篮球场基础上改造过来的；与篮球场相邻的是彩云小学，原来的铁路小学，这里最初只是专门为铁路职工的子弟上学服务。在彩云路的最北端是开远著名的红河州第四人民医院，如果不是医院里还保留了三栋法国式的建筑，人们可能忘记了这个医院的前身是1911年由法国人建立的"宏仁医院"发展而来，一个给开远带来西方医疗卫生理念的地方。与医院相对，隔着铁路，现在是铁路

① 莫里斯·哈布瓦赫：《论集体记忆》，毕然、郭金华译，上海：上海人民出版社2002年版，第200页。

社区的第三园区，以前是一排“锣锅房”，是南北纵向排列的7排工人住宅，长约140米，每间房子不过3—4米长，房子每两排间留有一条路，最宽的路，充其量不过是一辆农用车的单行道，路面用石板铺就，路的两旁有两行槐树。这里当时居住的是铁路上的越南工人以及部分中国员工，与彩云路上法国人居住的“洋楼”形成了刺眼的对比。在离医院不远的地方，就是“洋人墓”，洋人墓里埋葬的大部分是越南人，还有一小部分负责这一车务段的法国管理人员。滇越铁路修好之后，法国人培养训练了一批越南技术人员，他们掌握着修理机车、驾驶火车的技术，法国人把他们带来云南专门负责火车的驾驶与修理工作，这些越南技工死后便被埋葬于此。

二、空间中的集体记忆

在整个铁路社区中，你听到的都是关于这些遗留物是什么的介绍，很难获得到当时法国人在这里生活的情景，也难以得到法国人在这里经营铁路对华工的管理和对地方人的看法的相关叙述，笔者一直在想，这是为什么？是历史的久远，人们已经无法记起当年的往事，还是人们“结构性的失忆”？抑或当年法国人只是按照公司的运行方式经营铁路而并没有给“地方人”造成伤害？我想可能三者兼而有之。在这样一个综合了商品区、娱乐区、学校、医院、居民区、墓葬区的社会空间中，地方人认为最重要的历史遗留物是：机车房、洋酒店和洋人俱乐部。洋人俱乐部带给开远人的是西方消费文化的进入，以及建国后消费活动的愉悦，而机车房与洋酒店则是与当时的历史事件与人物相联系，对于一个小地方，大人物的到来，总是成为这个地方人们集体记忆的核心。


图 6.1　开远火车站机车库

开远火车站附近有一个很完整的机车库，位于彩云路北段铁路编号二区27幢与28幢之间，室内并列铁路三轨，能同时停放机车六台，对机车进行日常维修。现在这机车库空置着，墙上有颜料写着“危

房”。年代的久远，使它成了一个风烛残年的老人，再也经不起火车来来去去的穿行，令人捧腹的是，机车库无法再存放火车，汽车总可以停放吧，车库就是车库，永远总是要存放车子的。据曹先生介绍，这间机车库与蔡锷在云南得以顺利发动讨伐袁世凯的护国起义运动密切相关。袁世凯复辟帝制期间，将蔡锷调到北京。开始时蔡锷还对袁世凯抱有幻想，认为他“宏才伟略，众望所归”，可是后来袁世凯的一系列卖国求荣、复辟帝制的行为，深深刺痛了蔡锷，令其痛心疾首，他表面上装出对政治漠不关心的样子，常去与名妓小凤仙厮混，暗中却同老师梁启超商量讨袁计划，并初步拟定了赴云南发动武装起义的战略设想。1915 年 11 月，蔡锷秘密逃离北京奔赴天津，又从天津东渡日本，后乘坐滇越铁路的火车想直抵昆明。袁世凯得知蔡锷行踪后，便派人沿滇越铁路一路阻截追杀，在河口、碧色寨等始终未能得逞，蔡锷逃到开远，原本被安排住在当时法国人开的洋酒店中，袁世凯指示当时阿迷州（今开远）知县张一鲲等密谋在洋酒店中用下了毒的白兰地酒毒死蔡锷，蔡锷闻讯后，便没有入住酒店，而是藏身于机车库中，躲过一劫，并于 12 月安全抵达昆明，组织了讨伐袁世凯复辟帝制的护国起义运动。

民国二十四年（1935）抗日战争尚未全面爆发，坐镇昆明指挥“剿共”的蒋介石要来云南开远燕子洞（今属建水县）一游，县政府负责招待，准备好吃好住的物资设备，如素称筋骨好的布沼长田冲的米线，要在车到当天一早送到城里供应，必须连夜榨好翻山越岭送来，以保新鲜。学校规定四年级以上的小学生参加迎接，体育老师忙着教学生操练排队，学习敬礼。到迎接这一天，各界人士齐赴火车站列队恭候。军警、宪兵全副武装、站岗巡逻，往来游走，中小学生就排在车站进站口到铁门以内的南边，老百姓隔在铁门外，任何人不得跨进铁门一步。下午三点左右，遥听喇叭声传来，自远而近，是法国“米其林”快车的声音，大家窃窃互语：“来了来了。”果然来了，车站内的军乐三番号洋鼓声响了，“立正”、“敬礼”的呼叫声此起彼伏，大家偏头注目，齐往车站方向窥视：一排排武装士兵背着枪在前边走过，接着一位手持白宽边草帽、身穿旗袍、肩挎小皮包、足蹬高跟鞋的漂亮女人，夹在一位长衫马褂的老头和一位毡帽西装客的中间姗姗走来，并向两旁伫立者频频挥手还礼，后面跟着一大群穿戴华丽的地方官员。蒋介石没来，只有他的夫人宋美龄（穿旗袍者）、蒋的秘书陈布雷（穿西服者）及一些随行

官员，大家有些失望。当宋美龄走到学生的行列时，停步站在崇文女校小队前拉着一个小同学的手不知问些什么，摸摸她的脸随手送给她一块手帕才走开，这个女同学叫锺秀英，回校后大家争着看这块手帕，赞她"幸运"。宋美龄一到她下榻的"洋酒店"就忙走向阳台凭栏面对欢迎她的人群站视了好半天，才慢慢地退进屋去。几天以后，一幅黑白放大相片挂在车站进来南鸿号（越侨商店）的门口，是宋美龄一行步出车站到达欢迎行列前的一瞬间照片。这些人只在开远住了一夜，也没有去燕子洞游览，次日又乘"米其林"快车返回昆明去了。[①]

可见，在开远，人们对滇越铁路及其形塑的"铁路社区"都有对应的集体记忆。集体记忆内容的选择性、表达方式的口头性、载体的物质性等使得滇越铁路在百年的历史中与人们一道，共同构筑了一个社区空间的集体记忆，社区因铁路而形成、兴盛，铁路成了社区的延伸，是社区之所以为此社区的关键所在。

三、集体记忆的重构

在人类学的调查中，基于田野调查的方法，获得第一手资料，一般都被认为是真实的、权威的，虽然在人类学学说史上出现了马林诺夫斯基调查日志事件、玛格丽特·米德（Margaret Mead）与弗里曼（Derek Freeman）关于"萨摩亚人"以及萨林斯与奥贝赛克拉（Gananath Obeyesekere）关于"库克"船长等争论，也没有改变人们对第一手资料的信任。报道人传递的信息被人类学者欣喜地接受而很少去辨别真伪。此类事同样在笔者调查中出现，报道人以物叙事，物还是那个物，但是事却不是那个事情。在我多重途径核实获得资料后，知道了笔者的一位报道人原来是个喜好文学的人，从而使得他给予笔者的资料都是经过他加工处理过的。这位报道人知道笔者的身份，以及我将要形成的文字材料的严肃性，为什么还会出现这种情况？是无意的还是有意而为之？

（一）洋酸角树下的亡魂

在开远火车站前的彩云路，以前路边及其周围有很多"洋酸角"

① 参阅余辑：《宋美龄来开远》，《开远市文史资料》第2辑，1989年，并结合在当地的访谈资料形成。

树。因为这种树结的果实形似酸角，又是由洋人带来的，所以当地人给这两棵树取了个名字叫“洋酸角”。滇越铁路沿途栽种着很多这种由法国人带来的树。在原来的“洋酒店”旧址门口处，有两棵由法国人栽种的洋酸角。而车站广场上也有几棵。每年秋季就会长出一串串果食，样子像酸角，只不过外壳是嫩白色的，里面的仁甜而可口，不但小孩喜欢吃，连掉了牙的老奶奶也喜欢吃。这些“洋酸角”树现在也真实地存在。笔者的报道人说：“在大炼钢铁的年代，到处的树木被滥砍滥伐，有人想趁此机会砍了洋酸角树。有几个人刚刚把斧头砍进树身，车站的老站长跑过来，揪着衣领就将那个手持斧头的汉子摔倒在地，说：‘谁叫你砍树，你砍这树就等于是挖祖坟啊。’”老站长告诉人们，当年修筑铁路时，河口至腊哈地一带因气候炎热，时常发生疟疾。1909 年，疟疾已漫延到开远工地，大批劳工病倒。法国监工生怕劳工死光了影响筑路工程，便从国内派遣了医疗队到滇越铁路来进行治疗。当时的盘尼西林对付疟疾是相当有用的，往往是打一针就能救活一条人命。可是因疟疾来势凶猛，无法控制，药品也远远供应不上。加之不少法国人也传染上了疟疾，药物自然得紧他们先用。这样一来，本来可以活命的劳工就只能是眼睁睁地等死了。在开远工地，除了有本地劳工外还有四川、浙江、湖南、湖北等外省的劳工，他们多数是被包工头骗来的。到了云南，他们后悔莫及，盼着早一日能返回家乡。浙江的八名劳工患上了疟疾，同在一个工棚的阿迷（开远）工友很是同情、怜悯他们，便找来了草药煎给他们吃，但始终驱除不了病魔。他们最终还是死了，尸体就埋在开远火车站广场上（那时还是块荒地）。工友们顺手插了几棵不知名的小树杆，当做标记，以便他们的亲属来收拾尸骨。谁想死者的亲属一直没有来，而那几棵树杆竟生根发芽了。所以，老铁路工都知道洋酸角树下埋着先烈的尸骨。难怪老站长爱护洋酸角树如命，因为那几棵洋酸角树是历史的见证。

在这个报道人的材料中，“洋酸角”树是真实的，修筑铁路时流行病在沿途蔓延也是真实的，而“洋酸角”树下埋葬着逝去的劳工的事件无从考证。在田野点走访了很多人包括老的铁路职工、开远市老市民、文物工作者，皆对此事无从知晓，而笔者的报道人虽然在铁路工作，但是年龄只有 55 岁，所以此事件是“建构的集体记忆”。

（二）法国小洋楼的保存

开远彩云路西边，现在还留有4处法式小洋楼，当年是法国职工的宿舍。笔者在调查的时候，认真对这四座小洋楼进行观察，没有发现里面有人居住，而且现在的小洋楼也没有了过去的庭院，只是一座座孤楼，点缀于其他居民房之间。报道人说，其中一座楼里住着一位滇越铁路第二代火车司机（即滇越铁路上最早的中国火车司机），这座小楼能保存下来，都是老人家的功劳。

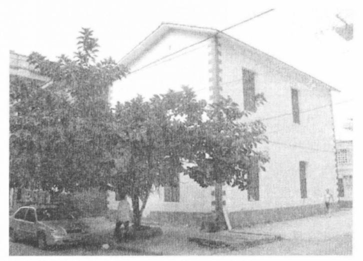


图6.2　彩云路上的小洋楼

1910年，滇越铁路全线通车后，需要大批火车司机，本来可以在中国招司机，可是云南的边民从来没见过火车。火车一跑起来就会把他们吓得惊慌失措，他们害怕那家伙会吃人，连摸都不敢摸，怎敢去驾驶？尽管法国人费尽心机讲解给他们听，教他们开，都未使他们脑筋开窍。无奈，法国人只好从越南招了几个火车司机来，先让那些和他们同样修筑过铁路的越南劳工驾驶着小火车跑给他们看看，开阔开阔眼界。这座小楼的主人叫刘文山，1920年，时年18岁的他见比他矮小的人都敢开火车，于是报名当了铁路工，成为了第二代火车司机。刘司机住的这小洋房如果是换个地方恐怕就是一件珍贵的文物。可是在开远这个小城，这种小洋房前几年多的是，光开远火车站就有好几幢，人们司空见惯，也就不觉得稀罕，反倒觉得刺眼，早就巴不得它倒了才好。可小洋房坚固耐劳，等它自然倒是不可能的，看来只有动手

了。于是上世纪80年代，这样的小洋房真是大难临头，被兜根兜底挖倒了无数间，现在所剩无几了。刘司机住的小洋楼也被划在拆迁范围内，墙上划了×，还写了个血红的"拆"字。刘文山拉着老伴到处去求领导高抬贵手，放过他们家的小洋房。领导们对他的请求又好气又好笑，本来想挥挥手，叫他老两口走。但刘文山毕竟是滇越铁路第二代司机，多少是有点名气的，不敢怠慢，只好耐着性子说："这老掉牙的房子早就应该拆除了，你不用担心，等拆除后会分一幢既宽敞又明亮的现代标准房给你家。拆迁房子是大好事，您老人家应该欢天喜地，不要愁眉苦脸的。"刘文山真的高兴不起来，而是想哭，请领导最好是手下留情，千万不要拆这幢属于他们的小洋房。回到家老两口老泪纵横。刘文山抹了把老泪，烟一支接一支地抽。老伴捂着胸膛咳嗽，边咳边说："你只会抽！怎么不去告诉你徒弟？"刘文山愣了片刻，是呀，他怎么就没想到徒弟呢？他的徒弟现在是昆明铁路局副局长，要是他咳嗽一声，下面这些小头目谁敢动？可是他徒弟目前在昆明，等他跑去昆明求助，恐怕小洋楼早就被扒光了，老两口慌慌忙忙找到了儿子，打电话给副局长，副局长亲自和他讲话。刘文山说这样的小洋楼拆了恐怕再也不会有了！就这样在那位副局长的批示下，这幢小洋房，没人动一片瓦，保留下来了。

小洋楼的保留在报道人的叙事中，像是故事，故事中的刘文山司机，在笔者到昆明铁路局追踪访谈时，得知没有这位老人家，老人家是报道人虚构的"司机"代表。但是在彩云路上真的保留了四处小洋楼，这四处小洋楼在开远大规模城市空间生产中保留下来的真正原因现在无从考证。但是不管任何人，只要去开远调查与铁路有关的事项，人们一定会带你去参观，向你介绍当年小洋楼里住的是什么人。

在集体记忆重构的过程中，对于过去发生的事来说，记忆常常是选择性的、扭曲的或是错误的，因为每个社会群体都有一些特别的心理倾向，或是心灵的社会历史结构。[1] 在这里的问题是，为什么报道人根据历史的遗留物，建构了关于它们的历史事件，从而凸显这些遗留物社会价值？这里面应该存在着人们对于在城市空间拓展与空间生产中对于人们情感的依附物、经历的见证物的毁灭的抗争。因为这

---

① 王明珂：《华夏边缘：历史记忆与族群认同》，北京：社会科学文献出版社2006年版，第27页。

些遗留物已经成为人群共同体的共同的拥有物，成为人们集体记忆的载体，最终成为人群共同体的自我组成部分。如果拥有物被看作是自我的一部分，那么无意的财产丢失就应该被看作是自我的流失或贬低，不情愿的财产流失可能带来的自我感觉的降低。[①] 人们在保留过去遗留物的同时也是在为自我的存在与延伸提供保证。

第二节　空间蜕变与自我流失

"自我"概念的外延是开放性的。我们经常以不同的消费品来定义不同层次的自我，包括家庭、集体、亚文化体、国家以及人类，其中个人与集体是自我的核心层次。[②] 自我在本书中指的是个人与家庭、集体与社区、都市与区域等不同层次的主体。上文分析了滇越铁路及其附属物/事成为人们集体记忆的内容，构建了特定集体自我的存在，使得铁路及其附属物/事成为了集体的自我延伸工具。记忆是一种集体社会行为，人们从社会中得到记忆，也在社会中拾回、重组这些记忆。"个体通过把自己置于群体的位置来进行回忆，但也可以确信，群体的记忆是通过个体记忆来实现的，并且在个体记忆之中体现自身。"[③]以下部分将试图分析铁路及其附属物/事在社会发展过程中的变化而导致的自我的流失。

在开远被认为最重要的铁路遗物的"洋人俱乐部"、"洋酒店"和"机车库"三个建筑中，现在仅存"机车库"。给开远带来最早西式生活的"俱乐部"、"洋酒店"，都是通过人们的想象来叙事，洋酒店的原址现在成了一幢居民房，而俱乐部则是断壁残垣，彩云路上原来连片的小洋楼，现在只有四幢隐藏于周围的高层建筑之中。更糟糕的是随着老的铁路职工和老开远人的逝去，铁路留给人们的历史记忆开始模糊。人们对于这一现状，处于一种无可奈何的境地，这些负载着人们集体记忆的人与物的逐渐减少，让人们一谈到此话题，情绪满是沮丧。铁

① Russell W. Belk, "Possession and the Extended Self", *Journal of Consumer Research*, vol. 15, September, 1988, p. 142.

② Ibid., p. 152.

③ 莫里斯·哈布瓦赫:《论集体记忆》,毕然、郭金华译,上海:上海人民出版社 2002 年版,第 71 页。

路给他们带来的所有记忆包括屈辱的、开心的，都随着铁路现在逐渐退出作为地区主要交通工具而渐渐地被人遗忘，人们的自我也在铁路及其附属物/事的慢慢消失中出现流失。不情愿的财产流失会带来自我感觉的降低，正如多纳(Dory Donner)在描述一个人丢失了自行车后的感受："当想到别人正在出售那辆对我来说比钱更珍贵的自行车时……任何拥有自行车的人都会认为自行车对他们来说比仅仅是机器，因为他们都有关于自行车的故事，现在你偷走了它，你偷的是我生命的一部分，而不仅仅是一堆金属……你带走了我的记忆。"①

一、物的流失

开远北市区驻昆解放军化肥厂厂区有一块墓地，开远人称之为"洋人墓"。在滇越铁路修建过程中和后来法国人管理的三十多年时间内，作为铁路公司管理人员和技术人员的法国人与越南人在中国逝去后，铁路公司把他们埋葬在异国他乡。200 多法国人、越南人长眠于此，洋人墓南北长 62 米，东西宽 45 米，面积 2794 平方米。1958 年，这块地被划归解化厂(驻昆解放军化肥厂)之后，为了发展工业便被夷平了，现在的洋人墓，四周用围墙围着，里面养了鸡、种了菜、栽了果树，俨然成了一个菜园子。只是在那杂草根藤之中，才隐隐显露几处已经缺损了的墓碑石。历史有时很无趣，没有人情味。在解放以后的很长一段时间里，政治是评价人的首先凭据，殖民主义、基督教、帝国主义，全属于敌对势力。个人的命运都被套上了政治的面纱。在政治道德的天平上，鲜活的个人生活和命运总是被事先作为对号入座的符号。在那样的时代背景下，死在中国的外国人绝大多数都无法获得灵魂的尊重。我们在这里只找到了一点点历史的痕迹：守陵房、越南人墓碑、法国人墓碑，其他的好像都消逝在草丛中。草丛中、树荫间是闲庭散步的鸡和欢腾跳跃的虱子。对于这些长眠异国他乡的法国人，无论他们的身份是什么，殖民官、传教士、铁路工作人员，都无关紧要，事实是，他们死在这里，葬在这里。在一个杂草堆里，笔者发现了一个完好的墓碑，旁边横着一个西方女性的雕像，用来撑住红砖砌成的围墙，扒

① Donner, Dory, "Bike Theives Take More Than Just Metal; They Steal a Big Part of Someone's Life", *Daily Utah Chronicle*, 94(October 30), 11, 1985, p. 31.



图 6.3　洋人墓地的墓碑

去覆盖在墓碑上的土层，一群鸡围拢过来，他们完全不顾陌生人，吃食清理土层时翻出来的一些小虫子。这样的场景多少有些令人伤感。洋人墓的处境是人们"选择性记忆"的结果，对于这些异国"他者"，他们被遗弃在荒野草丛中，人们不愿意去触及那根痛苦记忆的神经，人们选择了忘记，但是，洋人墓与铁路是一个整体，这些遗物的客观存在承载的虽然是人们痛苦的回忆，但是其已经成为这一区域人群共同体无法割舍的集体记忆，不自觉地构成了人们自我的组成部分。在过去，人们选择了遗忘，但是有时候历史的发展总是像故意和人们开玩笑。在后现代的今天，人们对历史的认知有了新的视角，恰逢 2003 年滇越铁路客运停止，原来人们习以为常的火车、铁轨、建筑、职业开始慢慢淡出，在自我流失的同时，人们开始重新关注那些他们遗忘的但是承载他们记忆的历史遗留物。洋人墓也成了人们自我修复的手段。2005 年底，参加"中法记者滇越铁路行"采访活动的中外记者在当地人的带领下，拜谒了这座"洋人墓"，法国记者米莉亚娜说："看到先辈留下自己生命的地方，我们难以忘怀。"法国记者把在开远发现"洋人墓"的消息发回去后，立刻在法国引起轰动，寻根浪潮也逐步掀起。2008 年，洋人墓被列为市级文物，有了从法律上对其保护的依据。法国人的寻根可以理解为对其先辈事业的集体记忆的修复，而当地人从文物的角度对其进行保护，修复的是自我的流失。

对于一座由火车拉出来的城市，人们对火车本身的记忆，总是充满着无限的情感。火车曾经给这座都市的人带来儿时玩耍的美好记忆：在不知道汽车为何物的年代，这里的人们就开始在火车站看车来车往，在车站的火车上玩耍，在火车倒煤渣时拾煤炭，看火车如何加水，火车成了人们儿时记忆中最美好的东西。当年的小孩，现在都成了老人，以燃煤为动力的内燃机成了这些老人的回忆中的重要素材。

而当内燃机停止使用时，所有的机器要么被送给外国，要么被当成废铁销售，现在留有的一个米轨"内燃机"火车头被停放在昆明铁路博物馆，远离了人们的生活。笔者的报道人之一曹老师，是开远市文物管理所的所长，也是第一个认识到这些铁路遗物重要性的人。虽然他不会像笔者一样来分析这些物体与人们的记忆、自我的深层关系，但是他认为这些东西不能丢，因为它们的存在，才形成了开远现在的发展。对于当时处理那批退出历史舞台的"内燃机"火车头时，曹老师回忆说："当时内燃机车停运后，自己本很想收藏，但是铁路局宁愿将其当废铁卖了，也不让你收藏，当时在碧色寨，日本的、德国的、美国的机车，一排一排停在那里，最后都被当废铁卖了，当时也有过开一个机车博物馆的想法，但是没有办法做得到。因为铁路是一个社会，地方又是另一个社会，地方的人要到铁路那个社会办事，困难重重。"铁路作为一个企业组织，关注的是效益，而地方人对于铁路及其附属物/事的情感则不在他们的考虑之中，尤其是铁路系统是一个垂直系统，只是借用了地方的物质性空间，而不会融入地方性的知识体系。但是铁路职工生活于具体的地方性知识体系中，铁路的通车同时也改变了地方性的知识体系，地方性群体无法把二者清楚地分离。贝尔克认为，无论什么时候个人的功能和拥有物被机构接管，如被政府和学校接管，都会造成令人遗憾的自我的丢失，虽然这些机构的目的可能不是降低他人的自我感觉。[①] 在这里不仅是机构的管理与控制还包括人们对于自我构成物的消失无能为力，使得人们的自我感觉受挫，随着自我存在的附属物/事的消失而自我在不断地流失。

自我的流失同时体现在人们生活的社区空间的毁坏和对于自我的故意贬低。笔者在调查时，在与居住在开远市彩云路铁路社区的退休职工访谈时，谈到滇越铁路的停运以及铁路社区的空间改造的话题，激起了他们无限的愤慨与对领导的责骂。当时笔者还没有真正理解为什么会出现这种情况，因为从社会发展的角度看，滇越铁路的停运与现在的"泛亚铁路"（从昆明至河口，以当年滇越铁路的"西线"为路线）修建直接相关联，而社区的改造则是为了更好地利用有限的空间。现在看来，这两件事都是对这批老铁路职工自我的贬低和邻里感

---

① Russell W. Belk, "Possession and the Extended Self", *Journal of Consumer Research*, vol. 15, September, 1988, p. 143.

的剥离。我的报道人之一龙老伯(1958年滇越铁路恢复全线通车后，第一批进入铁路工作的人员)告诉笔者：

> 2003年，昆明铁路局领导，打着调整生产力布局的改革旗号，撤销开远客运、生活、电务、水电4个段，成立昆河公司管辖米轨运输，成立开远工务段，负责700多公里的线路养护维修，把房建段划到地方，自谋出路。电务段的通信部分成立铁通分公司，靠安装固定电话、提供互联网通道过日子，造成单位与单位、职工与职工之间，为了利益，纠纷不断，像一盘散沙。更恶毒的是领导们歧视米轨铁路，用“设备老化、年久失修，不安全”的鬼话欺骗红河州和云南省领导，让他们乘坐机车，查看危险地段，迫使领导承认停运米轨客运是正确的。但沿线农民、工人强烈反对，强行上通勤车。他就采用“釜底抽薪”的办法，把130辆客车无偿送给缅甸，17台内燃机车送给越南。领导的谬论“设备老化、年久失修”是胡说八道，否定米轨职工辛苦劳动的成果，否定前几任铁道部长拨款给米轨增加新设备的功劳，这一条百年铁路，解放以来我们拼命使用它，而不改造路线，这是历届局长的失误，如果用新建线路三分之一或者一半的资金，采用高架桥、长隧道把弯道半径改大一些，“之字拐”改直一些，坡道降小一些，行车速度和运量就可以翻一倍。假如不改线路，用70年前开行的“米其林”动车组，或现在的“和谐号”动车组改轨距为米轨使用，米轨客车就可以达到80公里时速。这些技术的改造就为其他国家的米轨铁路作出榜样，改造线路经验和技术装备就可以大量出口赚外汇。停开米轨客车已经5年，给沿线的工农业生产和人们生活造成巨大损失，个旧云锡公司的经济复苏使汽车运输承受巨大负担，曲靖地区经济过去落后于红河州，现在超过红河州，是因为昆明—曲靖修建铁路复线，还开城际列车带来的好处。

自我指“他能够称作是他的所有东西的总和……如果这些东西增加、繁荣。他就有胜利的感觉；如果它们减缩、消失，他就一蹶不

振"①。这些铁路职工早已把铁路当成他们自己一部分,现在对滇越铁路的贬低,就是部分地否认他们当年的工作,造成他们情感的受挫,剥夺了他们自我延伸的工具,从而导致了他们自我的流失。因为在所有涉及自我延伸的范畴中,地点和经历经常被看作是延伸自我的最明显部分。②

巴克(Cornelius B. Bakker)等人认为在更多是关于私人财产的方面,家和邻里被视为自我存在感的强大来源,在人们能够掌控它们的时候。③ 他们把自己的身份与这个社区邻里联系在一起了——社区是他们的一部分,当听到有人把它谴责为贫民窟时,他们把这个看作是对他们自己的谴责。④ 原来属于"铁路社区"的三个居民区分别标为一、二、三区。2003年,当昆明铁路局撤销开远铁路分局的时候,把原属于铁路社区的医院、铁中、铁小、幼儿园划给地方市政府管理,三个居民区也隶属于不同的居民委员会和办事处:一区属于禄丰村委会(乐百道办事处),二区属于小新村居委会,三区属于落云居委会(后两者属于灵泉办事处)。原来一体化的邻里空间,被折腾得七零八落。在邻里归属感的破坏导致自我的流失的同时,邻里空间中的现存物成为了人们记忆的载体和情感归属,当这些物体遭到贬低和破坏时,人们显示出了愤怒的情绪。

> 昆明铁路局撤销或合并站段,停开米轨客车,全局管理陷入半瘫痪状态。开远的房地产开发商,趁铁路混乱日子,打着城市建设规划旗号,老板同铁路房产部门大搞违法野蛮拆迁铁路639、641两幢楼房,长期折磨60多住户快三年了。三次推倒铁路围墙,在他们买下的房子里乱敲乱砸,使住户不得安宁,更恶劣的行为是用大便泼洒在不卖房人的门口及楼梯,侮辱住户人格,迫使住户低价卖房搬家。这三年来向铁路局写报告,多次向市信访局、市建设局、房管局、

---

① William James, *The Principles of Psychology*, Vol. 1, New York: Henry Holt, 1890, pp. 291—292.

② Russell W. Belk, "Possession and the Extended Self", *Journal of Consumer Research*, vol. 15, September, 1988, p. 141.

③ Cornelius B. Bakker and Marianne K. Bakker-Rabdau, *No Trespassing! Explorations in Human Terri-toriality*, San Francisco, CA: Chandler and Sharp, 1973.

④ Peter Marris, *Loss and Change*, London: Routledge & Kegan Paul, 1986.

铁路房管所反映，要求维护我们的权益，但至今未给妥善解决。如果铁路的各级领导再不管职工住房，我们就没有生存空间了。（报道人：龙老伯）

龙老伯是这群维护权益人的领头人，而他的房子却不在被强行拆除的范围，那么他为何要这么做？笔者认为，龙老伯是在维护一个邻里感，那是他们那群人的自我存在的依附物，如果所有的空间都是按照现在的“空间生产”模式进行，那么人们将以何记忆，乡民社会历史以何为载体，人群共同体又以何存在？他们只是在努力维持着自我的存在，抑或减缓这种自我流失的脚步。

二、人的流失

2008年3月，居住在开远市彩云路北段尽头的一位百岁老人去世了，人们自发地来到他的家里，凭吊这位几乎与滇越铁路同岁的老人。老人名叫黄绍山，越侨，1905年生于越南富寿县的农民家庭，24岁的时候在滇越铁路越南段做火车的司炉工作。1933年，司炉出师，被调到滇越铁路中国段当火车司机，1966年在昆明铁路局开远机务段退休。一个生活在都市中的越侨，在他逝世的时候，引起了社会各界的关注和周边群众的悼念。2008年6月，我到开远作调查的时候，人们总是惋惜我来迟了，无法访谈到滇越铁路的“活化石”了。在这里，人们把黄老爷子视为了“物”，是滇越铁路的标志，是人们记忆得到支持的证据。“因为个人记忆则是对我们在过去亲身经历的事件的记忆……随着时间的流逝，个人记忆会趋于淡化，除非通过与具有共同的过去经历的人相接触来周期性地强化这种记忆。无论如何，个人记忆总是植根于他人之中的。”①从个人记忆植根于他人的角度说，“群体给个人提供了他们在其中定位记忆的框架”②。黄老爷子的离去，人们感觉到的是记载了滇越铁路历史的群体中又少了一个重要人物，越来越多的记忆将无法得到相互支撑，人们的记忆将会不断地残缺，自我也在不断地流失。所以，在笔者调查期间，人们总是在讲述黄老

---

① 刘易斯·科瑟：《莫里斯·哈布瓦赫》，载莫里斯·哈布瓦赫：《论集体记忆》，毕然、郭金华译，上海：上海人民出版社2002年版，第42—43页。

② 保罗·康纳顿：《社会如何记忆》，纳日碧力戈译，上海：上海人民出版社2000年版，第37页。

爷子的个人、家庭，总是在强调他对于现在研究滇越铁路的重要性，总是想方设法在记忆中、现实中搜索关于他和他家庭的信息，以期笔者能把黄老爷子用文献的方式保存下来。笔者的调查成了他们修复自我的工具，他们并不能像笔者这么文绉绉地用书面的语言去记载黄老爷子的个人、家庭历史，但是，他们期望能把这么一位滇越铁路上的历史人物“留下来”。黄老爷子的老伴也已是风烛残年，今年已经94岁高龄，虽然每天都坐在门前的椅子上，但是周围的一切都好像与她无关了。笔试曾试图和她交流，周围的邻居说她听不懂我的话，而且现在思维已经混乱，无法沟通了。

对于这样的一个家庭，人们说的最多的是他们的孩子，以及曾经的那个开远站台的“8分钟”风景。[①] 从滇越铁路通车到1940年左右，火车司机基本上都是越南人。因为越南是法国人的殖民地，对于滇越铁路上重要的工作，法国人都安排越南人来做，另外，滇越铁路越南段于1906年通车，法国人培养了大批的司机和乘务人员，即使是作为司机副手的司炉，因为在司机身边工作已久，熟悉司机业务，所以一到中国来，就可以当司机了。黄老爷子就是这样的例子。铁路上工作的人收入比较高，因而有条件去消费咖啡、面包、卷粉等，黄绍山与他的妻子就是在卷粉摊上认识的，经别人撮合而结婚。作为滇越铁路上一对传奇的夫妇，他们一生共养育了10个孩子，分别居住在越南与中国各五个，其中老大、老二、老四、老五、老七在越南生活。老大黄明星在越南河内机务段工作，老五黄越强在越南南北战争中牺牲；在国内的老三黄碧金、老九黄国平在铁路上工作。一条铁路、两个国家，书写了一个家庭与一个时代的历史，成为人们闲谈的话资。

站台，对于乘客来说，意味着离别多一点；对于列车工作人员来说，意味着重逢多一点。从20世纪90年代开始，滇越铁路国际列车客运联运以后，每个周日晚9点半左右，这趟列车都会在开远站停留8分钟。此时的站台上会有一对年迈的老人相互搀扶，盯着每一个车窗，害怕遗漏他们等待的人。用一周的时间等待8分钟的相逢与离别，两位老人盼着看看他们的四儿子——黄日雄。黄日雄在越南铁路客运段从事翻译工作，因工作需要，每周乘这班列车往返昆明一次，顺便在开远看看年迈的双亲，然后挥手告别，老两口会给儿子煮几个鸡

---

① 段锡：《1910年的列车》，昆明：云南美术出版社2002年版，第452—453页。

蛋，买点水果，然后目送孩子远行，继续等待下一个“8分钟”。三个人的身影在站台上拉长，成为了开远站台的美丽风景。这里的人们之所以向笔者描述他们的“8分钟”，是因为他们每个人在工作生活中都经历过这幕场景。因为在开远铁路局没有被撤销前，这里负责整个米轨线路的运输，是米轨铁路的总部，很多职工家在开远，却常年在整条线路上奔波，站台对他们来说，是和家人短暂相聚的场所，相似的经历让人们无法忘记那站台上三个人的身影，因为那是他们共同的经历与记忆，现在这道风景随着客运的停止，老人的离去，而只能想象了。

自我的延伸可以通过具有相同或相似经历的人而得以实现，同样也可以通过代际的传承而延续，当具有相同或相似经历的人逐渐消失时，代际的延续成了自我延伸的另一种选择。人们可以把他们的经历告诉下一代，或者让下一代直接继承他们的工作。开远作为滇越铁路中国段的总部，在铁路上班一度是人人羡慕的工作，现在也江河日下了。我的报道人之一曹老师告诉笔者：

> 铁路上的人工资、福利都比地方上的人要高得多，另外铁路上的人乘火车不要钱，全国各地都免票，他们见多识广、经验丰富，所以铁路上的人有些瞧不起地方上的人，而地方上的人又由此比较敌视铁路上的人。铁路上有自己一套比较完善的社会体系，它们有自己专门的学校、医院、商贸场所、文化娱乐区，形成相对独立的生活空间。解放后，当地的工矿企业待遇比较好，人们都想方设法到厂矿去当工人，铁路、解化厂、发电厂、水泥厂等都是人们梦寐以求薪水高、待遇优、福利好的工作场所。

但是，现在铁路职工的子女多半不再从事铁路职业，如调查人龙老伯，他有三个儿子，本来只有一个孩子在铁路上上班，由于现在的铁路状况日渐衰弱，也选择了从事其他行业；莫老伯是1966年退伍后，因其岳父是铁路职工，就选择了铁路职业，而他的儿子现在在上海上班。这可能与上代人收入相对好，有能力培养孩子有关，但是他们的记忆已经无法在下一代人上继续延续。里弗顿认为上代人可以通过



孩子等延伸自我[①]，而现在自我代际延续出现了断裂，把滇越铁路及其附属的物/事作为自我延伸的群体的自我正在无情地发生着流失。

第三节　滇越铁路与自我叠加

笔者调查期间，访谈了滇越铁路的职工、沿途村民等，让笔者感到幸运的是，在调查期间得到了很多人尤其是老人的支持与配合。他们向笔者讲述自己在铁路上的工作，讲述铁路与周边人们的生活，通过和他们谈话，选择了有代表性的人物来说明铁路给他们带来的自我身份与自我情感的叠加。以工作实践和亲身经历的事件，来叠加自我，是自我延伸的一个普遍现象，在调查期间，笔者感觉这类人主要是与铁路有关的人员。

一、职业、身份与自我

龙老伯，1936 年 12 月出生于距离开远城 66 公里的中和营，父亲除种田外，还赶马、牛车驮大米，到开远、大庄、小龙潭等地出卖，赚点钱弥补生活的不足。在其 12 岁的时候，就跟随父亲走到开远和小龙潭卖牛。1948 年，其父亲赶马驮米到大庄的途中惨遭土匪杀害，马匹和大米被抢走，家庭生活陷入极度贫困。1955 年 2 月 26 日，在政府奖学金的资助下，他读完初中，被招收成为昆明铁路局工人，在小石坝铁路技校学习四个月的铁路知识。1955 年 6 月，分配到昆明铁路局电务科，学习一个月的外线知识，就参加架线工程三个月，因表现不错，被抽调学习一个月的信号知识，参加信号设备安装工程，当年 12 月份，安装米轨铁路有了信号设备。1957 年 3 月，盘溪信号工区成立，任工长，半年后调来开远信号工区任工长。1958 年 4 月 1 日，开远电务段成立，因工区管界延长，工作劳累，营养不良等原因，患上肺结核。病好后，学三个月的电报技术业务，1959 年 3 月，分配到山腰国境站，同越南新铺电报所收发国际电报，半年后肺结核复发要吃药打针，调回开远电报所担任领班。老人回忆说，从 1958 年 1 月碧河线（碧色寨至

---

① Robert J. Lifton, "The Sense of Immortality: On Death and the Continuity of Life," *American Journal of Psychoanalysis*, 33(1), 1973, pp. 3—15.

河口）修复通车后的20年间，米轨运行繁忙，有的区段达到饱和点，因而增加了不少会让站，技术装备更新换代，例如：内燃机车、新型客车和货车；电务的多路载波，自动电话，电动道岔，色灯信号；工务的43公斤钢轨和水泥枕等，还对桥梁隧道进行加固，病害点进行整治，保持线路畅通无阻。改革开放以来，安装了列车无线电话、机车信号、自动停车装置，准轨铁路有的，米轨铁路都不缺少。

但是，在老人的整个工作历程，最让他难忘的有三件事情：

1958年搞大跃进、大炼钢铁、人民公社大锅饭、多拉快跑放卫星，超英赶美提前过共产主义，发生的事故不少，饿死了许多人。他的两个同学和两个师父就是在这种蛮干气氛中，因违章作业付出了生命代价。时间过去了50年，惨痛教训记忆犹新。1964年8月，美国飞机轰炸越南北方，路局货运车皮在越南境内遭到轰炸扫射，他又调到山腰（离中越边境约15公里）担任报话领班，管辖三个班组，处理一些紧急报话业务。那时通过越南转运到凭祥的车皮减少，但援越抗美的物资增加，工程兵、高炮兵就是从山腰口岸出发去支援越南抗美斗争的，一待就是12年。1978年中越关系恶化，龙老伯再次被调任山腰电务主任，管辖9个班组40多名职工，既要保证设备正常使用，开通南溪—河口间地下电缆和蚂蝗堡通信站，又要把山腰通信站的自动总机、电源设备向后方转移。大部分电务人员向后方疏散，只留下少数人在山腰，由他带领抢修电务设备。1979年2月17日，中越间爆发战争，山腰站遭受数千发炮弹的打击，房屋设备被炸坏很多，电务人员无一人伤亡，当电话线被炸断时，他冒着危险去接通，荣立三等功，参加了云南省支前庆功会。

老人于1997年元旦退休，42年的电务工作，经历了大跃进、美越战争、"文化大革命"、中越战争使得他有了充足的实践资本，铁路在每一次重大历史事件中的作用彰显，都让老人的自我经历得以不断的丰富，从而使其自我在工作、经历中不断地叠加。对于目前铁路的现状，老人也提出不少疑惑："法国人能开！国民党能开！共产党能开！现在为什么不能开客车？线路老化不安全，为什么要开货车？五年来双机重载货列车出事故了吗？米轨是中国铁路发展历史一段特殊经历，真的能放弃吗？滇越铁路穿越的都是高山深谷，客运停止了，沿途的百姓出行怎么办等？"也许人们会说，一个退休的老人，还在操心干什么，这些都是领导们考虑的事情。但是现在的领导没有几个是伴随滇

越铁路成长的，滇越铁路对他们来说，只是一个亏本的企业经营，但是滇越铁路对于那些把青春和生命都献出的老职工来说，其已经不再是冰冷钢轨，而是他们情感的依附，是他们延伸的自我。从这个角度就不难理解那些老人们是如此真情地关注这条铁路的现状及其未来的发展出路，因为铁路曾经是他们价值所系，承载着他们的经历、他们的记忆。

杨老伯，1944 年生，一个地地道道的农民，因为从小就生活在滇越铁路特等站“碧色寨”，通过听老人的讲述，耳闻目染了碧色寨因滇越铁路引发的起起落落、浮沉兴衰，加上自己对碧色寨历史的留心，使得他对碧色寨的了解比别人多一点。从 2001 年开始作为政府部门指定的碧色寨站讲解接待员，到现在已八九个年头了。由于碧色寨作为滇越铁路沿线为数不多的、保护比较完好的大站，以及该站在文物保护方面多年来所确立的倡导者地位，前往碧色寨的游客、考察团络绎不绝，杨老伯也由此而日渐忙碌起来，现在，他每周都要接待两三起来访者。跟着杨老先生在碧色寨转悠一圈，老人会对车站的每一个遗留物的历史，娓娓道来。

碧色寨车站于 1909 年建成，北回归线横穿车站而过。滇越铁路修建之前，这个地方叫做“坡仙”，据说因当地一种叫壁虱的臭虫特别多，所以铁路修通后干脆更名叫做壁虱寨。在民间组织修通“个碧石”寸轨铁路之后，才将“壁虱”这两个字改为与之同音的“碧色”（当地人将虱[shi]发音作[se]）。这一改，便洋气时髦了很多。在车站的水塔前面，老人说碧色寨车站的一个大难题就是缺水。当地人的生活用水都要到下面的村寨去挑，当时挑一桶水，需要支付一个铜板，相当于当时一个人一整天的生活所用。铁路通车后法国人用蒸汽机车将水从其他村寨抽过来，供机车加水，并满足了车站居民的生活用水。那些遗留在山坡上的比较完整的法式建筑，包括职工宿舍、监察机构、巡查房（负责维护治安、交接班工作）、滇越铁路总指挥部、法国人的奶牛房、石长房（也称工长房，负责铁路维修、养护、安全工作）、法国人的员工食堂等。这些建筑中间还栽种着法国人引种的树如凤凰花、榕树，另有一棵鸡蛋花树，是法国人从夏威夷带到越南再通过铁路传到这里，夏威夷人就是用这种花来编制花环的。

美国人在碧色寨设立三个公司，分别是亚细亚水火油公司、波斯公司和美孚石油公司，三个公司都是经营煤油。当时中国主要是用蜡

烛和香油照明，但是蜡烛比较昂贵，有钱人才用得起，老百姓一般用香油，香油灯既暗，照明效果又很差。滇越铁路修通之后，美国人开始在沿线销售他们的煤油灯，美国人的营销策略是免费送灯，让老百姓先试用，老百姓试用后发现这种煤油灯比蜡烛便宜经济，又比香油灯亮堂，很是好用，于是便普遍开始使用美国人生产的这种煤油灯，并很快推广开来。1972 年中美建交之时，尼克松还提到这家亚细亚水火油公司的仓库，在美国的国家档案中，有相关记录记载在碧色寨有一处美国的库房。后来周恩来发传真要求相关部门到蒙自调查确认一下这间库房，之后公安局派人来到碧色寨核实，确认库房位置、占地面积等和尼克松所说的一点不差。哥胪士洋行与酒店是希腊哥俩所建，因为同修筑铁路的法国工程师关系好，所以修建铁路时，哥俩便一同跟来蒙自，他们起先是在蒙自开了个杂货铺，后来这个杂货铺在蒙自兵变时被人放火烧毁，于是他们便向慈禧太后要求索赔，清政府赔偿给他们 10 万两白银，之后他们便用这 10 万两白银在蒙自原来开杂货铺的位置建立了哥胪士洋行。滇越铁路修通之后，他们又分别在昆明和开远开了两家分店，同时在一些车站站点开了几家供来往富商、外国人吃喝玩乐进行消遣的哥胪士酒店，碧色寨就是其中一处。

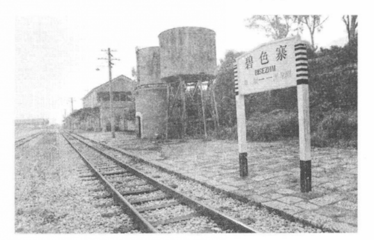


图 6.4　碧色寨车站

滇越铁路修通后，当时在碧色寨有大大小小二三十家来自全国各地的商号，大通公司是当时最大的一家商号，占地 10 多亩，当时用来进行各种日用百货的贸易和储运。通过滇越铁路，大米、布匹、洋纱等生活用品从上海、国外运进内陆，而云南的宣威火腿、核桃等本地特产

也通过这条铁路运出去。大通公司一开始是由两家广东人和一家云南石屏人合办，1940 年太平洋战争爆发后，由于生意不景气，云南石屏这家人便撤出公司，完全由两家广东人经营，之后发展为综合性的娱乐场所。解放后被收归国有，现属于粮食局管辖。而与大通公司隔路相望的一个篮球场，杨老先生说，那里本来是法国人修建的网球场，也是云南省第一块网球场，不过现在已经看不出任何当时法国人在上面打球的影像，只能存在于人们的想象中。

杨老伯由于关注家乡的铁路以及与铁路有关的历史、事件比别人多，从而使得他从一个赋闲在家的农民，转变成专业的解说员，身份的转变使得杨老不停地行走在碧色寨车站及其周边的空间，向每一个来访者叙说、讲解甚至建构碧色寨百年的风雨。老人在晚年得到人们的尊敬，每次当老人带着一群外来者行走在碧色寨，在邻里有点羡慕、有点嫉妒的眼光中，老人的自我得以延伸与叠加。

二、文物、收藏与自我

随着人们怀旧情结的增强，人们对过去时代的遗留表现出更加珍惜的倾向，因为这些遗留物是时代记忆的载体，人们通过保存这些遗留物而保存社会记忆，所以文物就自然成为了社会关注的焦点。在开远，对当地文物倾注了一生经历和情感的要数文物管理所的曹定安老师。

曹老师是土生土长的开远人，参加工作已经 40 年了。1969 年在开远东山的中和营当了两年知青，因演奏一手好扬琴，于 1971 年回城后在当地的样板戏学习班工作，这一呆就是十多年。这十多年中，学习班的名字也随时代的更迭一改再改，从样板戏学习班到宣传队，然后到文工团，最后改为歌舞团。这期间曹老师都在其中从事文艺工作，直到 1985 年从歌舞团调到图书馆，在图书馆工作期间，曹老师接触了大量的历史文献书籍，加之本身的兴趣，对当地历史文化进行了深入的研究。1986 年，曹老师被送往复旦大学研读文物博物馆专业，回来之后调入文物管理所，主要从事文物研究和保护工作，在与文物的亲密接触中，曹老师也越来越认识到滇越铁路在整个开远城从发端到发展过程中扮演的重要角色，并由此进一步挖掘和探究了滇越铁路通车之后对开远城的经济文化、开远人的生活习俗的影响。

还记得第一次来开远做调查的时候，开远旅游局的领导的第一反应就是去找曹老师，长期对开远文物、历史的关注，使得人们将他视作开远历史文化的一部"活字典"。滇越铁路开远境内的遗物能够得以保存，基本上都是曹老师带着他的同事所作的努力。把半生的精力都献给了开远文物的曹老师，对各类文物与遗产充满着热情，他自己的话说："上半生搞文艺，下半生搞文物。"他常常为收集到一个意外的文物而兴奋不已，他的同事介绍说：

> 2008年的全国文物普查中，在羊街乡，曹老师和他的队伍，遇见山区老布沼彝村村民小组长，在同小组长闲谈式的交流中，曹老师得知龙树林有座庙里有"文物"。随后循迹摸"物"，理出一段凝固了的汉族山神土地偶像崇拜与彝族自然崇拜相融合的逸史，为研究彝汉文化相互交流、融合提供了鲜活的实物见证。龙树庙这"文物"还在曹定安同志手中掂量，他从围观的老布沼小学老师口中，问出了村东大黑山有硝洞，硝洞中还有碑刻的另外一"文物"，曹老师难抑兴奋，拔腿就奔大黑山而去。面对陡峭的岩壁，连年轻队员也因恐高却步了，只有他不舍"文物"，壁虎一样钻进崖洞，硬是从这"文物"中淘到了"一粒金"——一方记载清咸丰年间云南回民起义、社会动荡的摩崖题记，给羊街乡的文物普查，又添令人惊喜的新发现。

曹老师对文物的精神也体现在他对滇越铁路遗产的保护上，因为滇越铁路产权属于铁路系统，而位于地方社会，所以很多时候想把一件铁路遗产保护起来，需要协调很多部门。经过他们的努力，开远火车站社区中留存的所有法式建筑均已成为市级文物，就连驻昆解放军化肥厂园区的那个"洋人墓"也在2009年成为文物。曹老师不仅保护文物，还研究文物，对铁路遗物追踪历史，发掘其对开远的社会生活的影响。执着的精神，丰富的阅历，艰苦的钻研，使得人们对开远的任何研究都无法绕过他。他把收集、保护文物视为己任，曾经为了收藏米轨的内燃机火车头东奔西走，却还是没有能完成心愿，一直耿耿于怀。曹老师通过对文物的收集与知识的积累，使得他的自我在文物中不自觉地叠加。曹老师的文物收集、整理、保护从性质上讲属于地方政府行为，地方政府对文物保护的支持，也反映出这些文物对地方社会的



重要性，尤其是铁路遗物，让这个曾经是蛮夷之地的边疆小城，在铁路通车后很快发展成了滇南重镇。贝尔克认为，过去的人类与动物一样，为了未来的安全而收藏必需物品，而今天人们的非必需收藏是为了凸显和定义自我，收藏的培育是有目的的自我定义行为。[①] 曹老师进行的铁路遗物的保存，就是对地方社会历史的保持，也是人们社会记忆的存留。每一次对铁路及其附属文物的成功保护，曹老师的个体自我与地方社会的集体自我都得以延伸与叠加。

相对于曹定安老师来说，黄庆，就是属于铁路文物民间收藏者。黄庆就职于滇越铁路开远铁路公安处任纪委书记，在他的家里摆放着20多年来精心收藏的关于滇越铁路、个碧石铁路的各类文物，包括：铁轨、枕木、各式电话机、照明灯、手信号灯、办公桌、公文包、方向牌、路签；有法式建筑的各种构件：门、窗、砖、瓦、烟囱、烟道、洁具；有铁路工人穿过的各种制服、戴过的帽子、袖标、使用过的工具；有当年发行的邮票、股票、使用过的车票、钱币及施工图纸……站在他的收藏品中间，听黄庆对每一件收藏品的来由娓娓道来，诉说中充满着深情，让你无法把他与他的收藏品分离开来。从孩提时代就成为一个收藏专家，在自己的收藏品前并说这是“属于我的”时的乐趣，开始于第一件藏品的收集所积累的情感，“他们成为了我们”[②]。黄庆告诉笔者，他对铁路的真正情感始于祖父遗留下来的那柄“铁锤”。在他从学校毕业后，他父亲坚决让他选择从事铁路工作，在那个年代，长辈的决定往往是后辈们无法拒绝的，用他的话说，即使不理解父亲的行为，也还是去铁路报道了。后来在父亲去世后，他在整理家里的遗物时，发现了祖父留下的关于铁路的相关遗物，其中那柄祖父曾经用来修建“个碧石”铁路的铁锤就在其中。直到这个时候，他才真正明白为什么他父亲执意要他选择铁路工作，那是在让他圆家族的一个梦。虽然他的祖父参加了“个碧石”铁路的修建，但是不等于祖父就是在铁路上工作，作为被招募来的修路人，并不算铁路上的人，他们只是民工。羡慕铁路上的

---

① Russell W. Belk, “Acquiring, Possessing, and Collecting: Fundamental Processes in Consumer Behavior”, in Ronald F. Bushard and Shelby D. Hunt, eds., *Marketing Theory: Philosophy of Science Perspectives*, Chicago, IL: American Marketing Association, 1982, pp. 185—190.

② Douglas Rigby and Elizabeth Rigby, *Lock, Stock and Barrel: The Story of Collecting*, Philadelphia, PA: J. B. Lippincott, 1949, p. 35.

人，希望后人能吃上铁路这碗饭，修铁路的石匠的这个心愿，连同自己的手锤，传到黄庆这儿，变成了现实。“握着它，就像握着祖父的手”，黄庆继承了祖父对铁路的迷恋，祖父的手锤，被他当作稀世宝贝一样收藏。最终，这种迷恋，渐渐延伸出一条独特的人生之路——倾心于和铁路历史相关，尤其是云南窄轨铁路（指滇越铁路和个碧石铁路）的实物收藏。

收藏者在收藏时的目的性和时间与精力的花费，使得收藏品被看成是自我的一部分是很自然的。① 但当他们对一套文物无法完整收藏的时候，就会感觉到自我的不完整，就会期待某一天能够遇到它。黄庆也不例外，在他收藏的5张老车票中，滇越铁路车票最早只到1961年的，但没有铁路刚开通时的。他说：“我一直在找它，它也在找我，可能有一天我们会物遇其主。”他收藏了多个风灯，包括美国、德国、中国个旧制造的，但唯独没有法国的。为了弥补缺憾，黄庆特地请一位朋友画了一幅法国风灯的水彩画挂在墙上，部分地弥补自我的缺失，修复自我的完善。收藏者在收藏过程中完善了一套收藏的愿望可以被看作是具有象征意义的自我提升的一个形式。黄庆经常翻阅他的集邮册，一枚很小的邮票总是让他心潮澎湃，难以忘怀。通过放大镜，可以清楚地看到邮票上“印度支那”、“巴黎”等法文字样。“这是当年法属印度支那地区流通过的邮票。”黄庆多年的收藏活动使他名声在外，而他对铁路文物的痴迷，也打动了不少有识之士，这枚珍贵的邮票就是别人送的。具体的哪一天，他已经忘记了。黄庆告诉笔者，邮票是一个外地小伙子送的，并向他讲述了一个邮票背后不为人知的故事。上世纪三十年代，一位年轻的法国人来到开远，就任滇越铁路开远站的督察，初来乍到，人地生疏，百无聊赖。一天清晨，他出门散步，被一阵奇怪的“咔嗒咔嗒”的声音吸引，循声望去，原来是一位少女提着一个马桶来水沟边洗涮。少女飘曳的长发和楚楚动人的身材吸引了这位年轻的法国督察。他悄悄跟在少女的后面，一直到少女走进了汉武路（今东风路）上一家越南人开的咖啡店。正在为饮食的不习惯而懊恼的法国人不禁喜出望外，于是走进咖啡店，品尝了越南人做的具有法国风味的面包和咖啡。从此以后，这位年轻的法国督察便成了

① Russell W. Belk, “Possession and the Extended Self”, *Journal of Consumer Research*, vol. 15, September, 1988, p. 154.



这家咖啡店的座上常客。自然，这其中大半的原因，其实并非那法国风味的面包、咖啡，而是在耳边挥之不去的“咔嗒咔嗒”的木屐声。几年过去了，这位法国督察和开这家咖啡店的越南人已经成了好朋友。然而，他却从来没有对他暗恋着的越南少女敞开过自己的心扉。20世纪40年代初，日本帝国主义侵略的铁蹄踏进了印度支那，在日本军队的进攻下，法国在印度支那的统治土崩瓦解，而滇越铁路云南段的管理权也将由中国政府接管。这位法国督察不得不离开开远回国。在离开开远之前，他最后一次走进了那间熟悉的咖啡店，把自己珍藏多年的集邮册送给了自己心仪多年的梦中女神。时过境迁，这位当年让法国督察心动的越南少女，后来嫁给了一个广东人，但她却从未把这本集邮册的来龙去脉告诉过自己的丈夫。在“文化大革命”期间，对那些有海外关系的人造成了极大的心理压力。在极度的恐惧中，这位越南籍的妇女怀着常人难以名状的痛苦，从集邮册中翻出几张可能会引来“里通外国”之嫌的邮票撕去，包括：美国的，德国的、英国的、墨西哥的、印度的……现在，集邮册上的邮票已经所剩无几，而这一张印有“巴黎”和“印度支那”字样的法国邮票，她却一直珍藏下来，因为这枚邮票记载着她心中一段美丽的回忆。“咖啡女孩”就是这个小伙子的母亲。随着滇越铁路发展的逐渐衰退，黄庆保存的这些铁路文物就更显得珍贵，他抚摸它们，立于它们之中，与它们交流，把自己包裹在喜爱的收藏品中，并赋予它们人性化。他和这些收藏品交谈，把它们看成朋友，和它们在一起得到了安慰。[①]

小结

滇越铁路作为一条连接东方与西方、传统与现代、都市与乡村的锁链，浸入到边民社会的每寸肌体，对边民社会的政治、经济、文化、历史、生活以及边民社会的集体记忆与集体表述都产生了长久的影响。经过百年时空旅行，滇越铁路也成为了遗产，其不仅包括滇越铁路的遗留物，也包括那些与铁路有关的遗址、事件、民间传说、社会记忆等。

① Herb Goldberg and Robert T. Lewis, *Money Madness: The Psychology of Saving, Spending, Loving, and Hating Money*, New York: New American Library, 1978, p. 64.

所有这些共同构筑了边民社会人群共同体的集体记忆，人们以其来作为自我存在、延续与叠加手段，当铁路遗留物或者与铁路有关的人、物、事在现代社会发展中消逝时，人们充满了失落的情感，因为这些人、物、事被他们作为自我存在的表现符号，当它们消逝时，也是某种意义上的自我的流失。从人们对铁路文物的收藏与保护而体现出来的自我叠加可以看出，铁路文化遗产的存在，既可以使得集体记忆有着客观的物体支撑，也使得社会能够以铁路作为他们自我存在与延续的载体。当人与物合二为一，实现了主体客体化与客体主体化的相互转变之后，这条铁路在其停止营运之后，新的存在方式的选择成了一个迫切需要解决的问题。

事物穿越足够长的时空旅行后，承载了社会历史与社会记忆的光环，成为我们今天称之为文化遗产的“遗物”、“文物”。从词源的角度看，遗产(heritage)指一种继承关系，即根据某一个特定的继承关系从祖先那里获得遗留下的财产。遗产作为祖先遗留下来的财产，都属于某一个特定人群共同体的集体表述与记忆，即“过去”与“现在”到“将来”的连接纽带。[1] 任何人群共同体的遗产都可以看作是一定范围内人们的认同(ethnic identity)和传袭关系。因为，没有记忆，便没有“自我”(self)与“认同”(identity)；没有记忆，世界便在任何意义上失去存在的理由。[2] 无论何种层次的“自我”，其得以延续都得依赖“自我”所拥有的财产来体现，而财产不仅指有形的物体，更是指这些物体所储存的“记忆”。史密斯认为物体、建筑、遗址、地点等遗产，其被附丽的能够表示“过去”意义的非物质性(non-physical)特征，也称为遗产。遗产的真正所指，往往不是遗产物自身，而是在其身上所体现和传递的“记忆与知识”，及其所具有的“应用、重塑和再创那些记忆与知识”的能力。这不仅使人们能够理解我们是谁，并且更重要的是使人们意识到自己想成为谁。[3]滇越铁路成为边民社会延伸的自我，需要从人的角度来重新审视它、尊重它。

---

① M. Leanen,“Looking for the Future Through the Past”, in D. L. Uzzell, ed. , *Heritage Interpretation*, Vol. I: *The Natural and Built Environment*, London & New York: Belhaven Press, 1989, pp. 88—89.

② J. J. Climo and M. G. Cattell, ed. , *Social Memory and History: Anthropological Perspectives*, Walnut Creek/Lamham/New York/Oxford: Altamira Press, 2002, p. 1.

③ Laurajane Smith, *Uses of Heritage*, London & New York: Routledge, 2006, p. 2.

第七章　文化遗产与物的生命延续

1910年滇越铁路建成通车到今天，已有百年。作为现代性符号与载体的“铁路运输”，为西方的技术、消费、文化、生活方式以及宗教信仰等进入边民社会提供了便捷的条件。随着法国对滇越铁路沿线区域的渗入，其对边民社会的影响也逐渐加深，从修建开始，滇越铁路就成为了一条连接东方与西方文化的锁链，西方的都市文化和生活方式随着滇越铁路的延伸，在其沿线区域与地方性文化互动，加速了边民社会的发展和社会文化的演变。随着滇越铁路在地方社会发展中重要性的提高，沿途站点围绕着铁路建立起铁路产业人群的生活据点，以铁路为生的居民也逐渐增多，人们以铁路为生，铁路也就成为了“人”的一部分。人们对铁路及其附属的物/事充满情感，铁路及其附属的物/事成为了人们日常谈论的话资，围绕铁路所发生的历史事件、生活经历构成了沿途乡民社会的历史记忆与社会记忆。铁路及其附属物/事经历了一个从殖民话语符号转变为边民社会现代性符号、从客观的物体转变为主观记忆的载体，在社会历史发展中，完成了由“物”到“非物”的转变。2003年，滇越铁路的历史似乎要在这一年终结，昆明铁路局决定停止营运米轨线的客运，仅保留沿途的一点货运，再加上在从昆明至河口的“泛亚铁路”开始修建，滇越铁路作为交通运输的工具性职能很快就要结束。作为一条已经渗入到边民社会每个角落的铁路，其命运是否同样与个碧石铁路相同，只能在人们的记忆和博物馆里才能寻找到它的碎片？作为一条边民社会自我延伸的铁路，是否存在别的方式，可以让铁路续写其生命史，同时也是对人的一种关怀？文化遗产可能是最好的选择。

现代交通、通讯技术的发展，人们可以通过“时间”来消灭“空间”，

让整个社会处于一种“移动状态”，原本生活在特定空间与时间编织的社会秩序中的人们，现在处于一种“当下”的情景中，在压缩的时空中无法寻找到自我的时候，使得普遍的“怀旧”情结在社会上开始蔓延，“文化乡愁”悄然席卷全球，人们试图通过“文化遗产”来重新定位“自我”，因为遗产被认为是祖先遗留给我们的财产，作为遗产的主体可以凸显自我的身份。无论是文化遗产的主体通过遗产进行自我展示与自我凸显，还是文化遗产的“看客”通过比较与“他者”文化的差异，来获得自我身份的认知，不同的人群以“我者/他者”的二元结构来确认“自我”，文化遗产以及与遗产相关的物/事成为了人们自我存在与自我延续的载体。

第一节　寸轨：渐行渐远的记忆

个碧石铁路作为中国第一条民营铁路，是滇越铁路的衍生物，法国殖民者在滇越铁路通车后，试图打通他们窥视已久的个旧锡矿道路时，蒙自、个旧等地的绅商阶层在地方政府的支持下，从官商合办到商办先后经历了 21 年的时间，修筑了一条长约 177 公里、轨间距离为 60 厘米的“寸轨”铁路。1910 年，法国修建的滇越铁路通车，大型矿山的洗选、冶炼及动力设备有条件经滇越铁路运入个旧。1913 年，个旧锡务有限公司向德商怡和洋行购置了索道、选矿、动力及化验等大量设备，经滇越铁路运输到蒙自碧色寨，然后人力与畜力共用，架设了马拉格锡矿（新厂）至个旧洗砂厂的架空索道，建立全钢结构的个旧洗砂厂及动力厂等，处理马拉格锡矿的含锡 2—3% 的高品位氧化脉锡矿，大大提高了锡的生产效率。同时由于个旧所产大锡可经滇越铁路运至香港出售，加强了国际市场的联系，促进了个旧锡矿工业的发展。[①] 锡矿业的发展，书写了地方经济发展的历史，而对于发展矿业的人、物、事则成了现代人口述与书写的素材。由于寸轨线路在 1970 年进行改造，蒙自至宝秀镇的寸轨改米轨于当年 10 月 1 日完成，而个旧至鸡街的寸轨一直到 1991 年 6 月 1 日停运，寸轨铁路从此只存留于人

① 李尚贤：《解放前个旧锡矿开发概况》，《个旧市文史资料选辑》第七辑，1987 年，第 8 页。



们的记忆中了，但是寸轨铁路走过的历史痕迹却深烙于地方社会之中，成为了个旧的标识，当寸轨拆除后，“物非人亦非”，人们以何记忆？

一、寸轨的记忆

从个碧石铁路的中间站鸡街出发，到个旧去，原本是寸轨的铁道，现在只剩下一条“毛路”，上面的钢轨、枕木早已不见了踪影，如果不是沿途那些被“小火车”熏黑的山洞，行人根本就不知道这里曾经是行走中国的第一条民营铁路。当笔者在个旧进行田野调查的时候，当地人总是会说，个旧以锡矿著称，到处都是与锡矿有关的事与物，而这其中最为重要的把锡矿拉出个旧山区的“铁路”，包括滇越铁路与个碧石铁路。由于寸轨铁路早已烟消云散，人们把对于铁路的了解都寄托在与铁路有关的人的后代身上，他们成了铁路生命的延续，为个旧社会发展带来巨大变化的陈鹤亭的后代则理当所然地承担起这一角色。孩子作为老人自我延续的一种方式[①]，使得当时与铁路有关人员的后代部分地承担了“物”的角色，从而使个碧石铁路还能继续存留于人们的记忆中。而这种记忆显然是经过筛选与解读的，同时也是模糊的。因为如果“我”回忆什么事情，那是因为别人引起“我”回忆，因为他们的记忆帮助了“我”的记忆，“我”的记忆在他们的记忆中找到支持。群体给个人提供了他们在其中定位记忆的框架，也就是说个人通过他的社会群体身份，尤其是亲属、宗教和阶级归属等，获得、定位和回溯他们的记忆。[②] 现在作为储存记忆的器物——个碧石寸轨铁路已经被拆除或改造，那些曾经寄托于寸轨铁路的事与人则日渐消失，个体已经无法再完整地把自己置身于具有共同经历、背景的集体之中，整个社会记忆也开始模糊。因为个体通过把自己置于群体的位置来进行回忆，群体的记忆是通过个体记忆来实现的，并且在个体记忆之中体现自身。[③]

---

① Robert J. Lifton, “The Sense of Immortality: On Death and the Continuity of Life”, *American Journal of Psychoanalysis*, 33(1), 1973, pp. 3—15.

② 保罗·康纳顿：《社会如何记忆》，纳日碧力戈译，上海：上海人民出版社 2000 年版，第 36—37 页。

③ 莫里斯·哈布瓦赫：《论集体记忆》，毕然、郭金华译，上海：上海人民出版社 2002 年版，第 71 页。

在个旧调查个碧石铁路的历史及其社会发展时，人们会让你去找一个人——陈乃建，和一本书——《鸡街工务段志》。《鸡街工务段志》是以佘计全等曾经参与个碧石铁路修建的人编写的一本关于个碧石铁路修建历史与总结的报告，不知什么原因，一直没有出版。而陈乃建老先生，73岁，退休教师，是当年被称为民营铁路鼻祖的陈鹤亭的孙子。作为地方的文化精英以及家族史的传承者，一直非常热心地向人介绍个碧石铁路。笔者在调查的过程中有幸找到了陈先生，老人家以其对父辈业绩传承的忠诚，讲述了个碧石铁路以及其家族因这条铁路而发生的变化。①

笔者：作为陈鹤亭先生的孙子，你应该对这条铁路很是了解吧？

陈（陈乃建）：这个事情吧，应该说，我可以说懂，也可以说不懂。为什么这么说呢？说懂是因为我的祖父，就是这条铁路的创建者，当时不叫总经理，叫总理。最后一届又叫总经理了，是我的父亲陈学勤。我祖父和父亲两代人在这条铁路上，我的父亲又是总工程师，又是总经理。我从小在这条铁路边长大，所以应该说我懂一些。但是我祖父去世的时候我还没有出生，他是1931年去世的，我是1937年抗日战争爆发的时候出生的。所以我说我懂一些但不是全懂。

笔者：请问您祖父修筑铁路的钱是哪里筹集的？

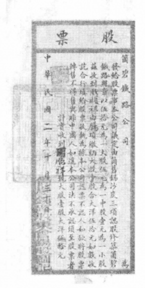
陈：他不是做生意的。现在社会上有一种不正确的说法，说他是个碧石铁路的大股东，其实不是的。这样吧，我先把我祖父大概的情况跟你介绍一下。我祖父的名叫陈钧，字鹤亭，后来他多半是以陈鹤亭这个名字出现。他是1874年生，1931年去世。少年时代他在家乡念私塾，家乡不是个旧，是云南石屏县宝秀镇郑营村。我们家是明代时候军垦从江南一带迁过来的。当时按照封建社会科举制度，他从秀才到举人，光绪二十九年到北京考秋尾，和两个

① 2008年8月，笔者与肖坤冰、金露一起对个碧石铁路进行调查，下述访谈资料是笔者与两位同学在访谈的基础上整理而出，对两位同学的帮助表示感谢。

同乡同时考取了进士，他考取了进士第四名。当时清朝政府已经到了末年，风雨飘摇之中，中国又穷又落后，于是搞维新变法，把他和另外几个人派到日本去考察，主要考察政治、军事这方面，时间不是太长，有一年左右吧。回国以后就被任命到湖北一个地方做官，先后在江西兴国县等三个地方当过县官。因为他毕竟到国外考察过，接触当时比较先进的思想，思想有所变革，对老百姓也做了一些有益的好事，政绩比较好，深得民心。后来辛亥革命爆发，他虽然做过封建制度的官吏，但是后来他转而支持革命，担任中华民国总统黎元洪的秘书。黎元洪下来，他也就返回云南。后来袁世凯称帝，蔡锷搞护国运动，他就在昆明参加了护国运动，担任了云南省内务司司长，简单说就相当于现在的后勤部长，管理地方民政，为蔡锷的护国军筹备粮饷等等。唐继尧、龙云先后作云南省省长，委派他担任财政厅厅长和民政厅厅长。后来因为母亲去世，按照旧时规矩，不管担任什么官，父母大人去世了，你都要丁忧，于是暂时罢官，回到家乡石屏守灵三年。这段时间，他在地方做了很多好事。第一，当时石屏还没有中学，他觉得我们中国之所以落后是教育落后，他为官清廉，没有钱，所以到现在我家在石屏没有一样财产。没有钱怎么办呢？个旧这个时候的锡业已经很发达，许多石屏、建水人在地方发了大财，他就去化缘，说你们发财了，家乡这么穷这么落后，所以大家筹钱。建盖了石屏中学，现在叫石屏一中。

当时个旧的大锡要出口只能从个旧的蔓耗码头（今属蒙自）运出去，要用马驮人挑，从蔓耗上船到河内到海防，从海防再出海。所以大家都觉得要修路。修路修什么路呢？铁路在当时是比较先进的，应该比较方便，所以修铁路。但是很长时间没有搞成，这个时候云南省总督蔡锷就委任他（陈鹤亭）担任个碧石铁路的总理，他从此以后就在个旧这个地方了。当时办铁路没有钱，所以要地方集资，政府很支持但是当时政府没有多少钱，所以这个总理就得自己筹划，找人投资，找工程师。他力求培养我们自己的人才，但起先聘请的是法国工程师，修了个旧到碧色寨，在碧色寨和滇越

铁路接轨。法国人当时都想，修了个碧石铁路就和滇越铁路接起来了。他当时考虑到中国人那么落后那么贫穷，多不容易啊，把铁路修成和他们（法国的滇越铁路）的轨道一样宽的话，火车就可以长驱直入。当时有两种意见，有的股东、董事、技术员主张修成一米，这样（铁路运输）就可以畅通。另外还有很大一部分人说，个旧当时不用修成一米宽的铁路，修六公分就够了，锡矿的物资运输不需要太大。还有些人说，我们就是不要和法国人的东西粘在一起，我们惹不起躲得起呀，让你不能长驱直入。最后他决定修六公分，所以就修了六公分。


股票

个碧铁路公司 为

发给股票事本公司议定由个旧锡沙炭三项认股修筑个碧铁路兴业以伍拾元为一大股伍元为一中股壹元为一小股兹收到[illegible]由[illegible]项缴纳大股[illegible]股合大洋伍拾元如数收讫合行填给股票收执为据本公司股票不认人如欲将股票转售不得售与非中国人如违本公司决不承认须至股票者

计开收到[illegible]大股壹股大洋伍拾元

中华民国二年十月三十日

图 7.1　个碧石铁路股票

当时集资的钱不够，取得云南当局的同意还发行了个碧石铁路银行的钞票，相当于集资的股票，建议你们到个碧石铁路陈列馆去看看，里面可能有股票的原件，我家已经没有了。首先我们家确实没有多少股，他们有些人说陈鹤亭是大老板，我说非也。他不是大老板，如果他是大老板，我就是小老板了，我现在就是一届穷书生。

笔者：您家里有没有一些关于铁路、股票等什么的？

陈：当时有的，后来在“文革”中都被没收了。他（陈鹤亭）决定修六公分的铁路，而且在股票上很清楚地写着，这个股票归股权人所有，如果你要出售的话，不得售予非中国人。很清楚表明了不让外国人染指（个碧石铁路）。所以在当时落后、贫穷、把洋人当成上帝的那个年代里面，能够有这种民族骨气，我是感到很自豪的。后来他们老是逗我，说我是洋奴才呀，因为我舅舅在外国，他是和西南联大杨振宁这一批出国去的，成了美国人，现在已经在美国去世了。他们说我是洋奴才，说我舅舅用洋奶、洋油把我养活大的，所以骂我是洋奴才、洋走狗。这个不好说，已经过去了，人家要戴我的帽子唯恐不多嘛。所以他写

着不得售予非中国人，很清楚地表明他是有民族骨气的，这不是谁教给他的。

笔者：您父亲是不是也继承了您祖父的职业，从事铁路行业？

陈：他历尽千辛万苦把这条铁路修好后呢，把我的父亲，也就是他的大儿子送到天津南开中学读书，后来就在当时的唐山交通大学读书，大概就是现在唐山铁道学院的前身吧，意思就是要他（陈学勤）继承他的事业。

笔者：您祖父还是锡务公司的总理吧？

陈：第一次世界大战末期的时候，当时个旧的锡矿，现在的云锡公司，陷入了极度地濒临崩溃的危险境地，要破产了。蔡锷就把云锡公司也交给他，叫他同时当两个总理，一个是个碧石铁路公司的总理，另外一个是云锡公司的总理。他当总理的短短几年时间，就扭亏为盈，搞融资一些经济手段，（云锡公司）起死回生。所以现在云锡公司的锡博物馆里面一进大门就有一个"云锡三杰"的简介，第一个就是陈鹤亭，第二个是缪云台，第三个是吕冕南。不过那个造型造得不好，是模拟的、想象的。

笔者：我看到个碧石铁路公司旧址，就是现在的法国楼餐厅好像是法式建筑，它是请法国人设计的吗？

陈：对，是请法国人设计的。大门是换了方向了，过去大门是在火车站那面，后来个旧街道改造把原来的门拆掉了。现在为了仿古，把门转到另一边去了。原来的门已经不在了，还有几块石头在个碧石铁路陈列馆，现在的门是仿照当时的门建的，方向转了 90 度。

笔者：个碧石铁路也是请法国人设计的吗？

陈：起初是法国人设计的，但是有很多中国的工程师在里面，法国人在一段时间后走掉了，后面是中国的工程师自己设计、建设完成的。正是因为全部是中国人建造的，那么短短的 170 多公里，建了二三十年，全部通车的时候他已经去世了。个旧站是起点，然后开到鸡街，鸡街转到蒙自，蒙自通到碧色寨。后来呢，从鸡街又修了支线到建水、石屏，修到建水又耽误了很长时间，一直到他去世后才从建水修

到石屏。当时的锡矿就是通过这条铁路运送出去的，所以对个旧当时的振兴起到了很大的作用。

笔者：鸡街火车站好像还有一点寸轨铁路？

陈：鸡街还能看到一些，米轨和寸轨都还在，但寸轨已经废掉了，米轨还有货运。有几个机车都送到博物馆了，上海市铁路博物馆搞去了一个，29号机车在昆明铁路博物馆，昆明铁路博物馆还有我捐献的一本我祖父的相册。

笔者：您父亲在做个碧石铁路公司总经理的时候除了负责铁路的运营还负责哪些事务呢？

陈：我父亲当时是个碧石铁路公司总经理兼总工程师，他是唐山铁道学院铁路专业毕业的，他从当时的唐山交通大学毕业后被分到湘贵线，之后到海南去修琼亚铁路。琼亚铁路后来没有修成，因为抗日战争要爆发了。后来调回云南，去修滇缅铁路。当时我父亲是一个年轻的工程师，还是一个分段的段长，担任了一些行政事务，但主要还是解决设计、勘测等一些铁路方面的技术问题。后来我父亲去到滇缅铁路上的云县(修铁路)，他在这个地方修路，修都修好了，日本人从缅甸那面打进来了，后来又炸掉了。滇缅铁路修不成了，他就调到个碧石铁路公司担任总经理。法国楼餐厅的陈列室就是我祖父也是我父亲当时的办公室，我们家就住在那附近。我们家两代人为这条铁路耗尽心力，最后我父亲由于“左”的路线被整死了。

笔者：您对当时拆除个旧到鸡街的寸轨铁路是怎么看的？

陈：哎，我们能说什么啊，人家是为了发展需要，认为这个小铁路现在已经不能继续输运了。再加上现在公路的发展，都认为小火车落伍了。拆呗。要是现在保留着，那将是世界上独一无二的一道风景啊，同时也是一个交代啊。

“一个交代”，对逝者的交代，对世人的交代，抑或对下一代的交代。这一承载着边民社会发展历史轨迹与社会记忆的“物”，在切入社会肌肤之后，又被剥离社会肌体，人们对其的记忆只能存在于想象之中，对关于铁路的人与事，也只能散落于民间的表述之中，集体记忆载

体消逝了。在哈布瓦赫看来，集体记忆不是保存过去，而是借助过去留下的物质遗迹、仪式、经文和传统，并借助晚近的心理方面和社会方面的资料，也就是说现在，重构了过去。[①] 那么现在这一地域人群共同体以什么来重构过去那些引以为傲的历史？

二、记忆的碎片化

走在个旧都市的街头，个碧石铁路的历史痕迹很难寻觅了，作为历史的遗存物，只能看到当时的个碧石铁路车站和个碧石铁路公司的两栋楼房，而沿着“个旧湖”寸轨轨道由于城市的发展，都被浇灌到地下了。当作为历史事件和人们记忆的物化符号“寸轨”消逝以后，在人们的怀旧情结中，个碧石铁路博物馆于 2005 年 2 月 1 日成立了。与其说这是一个博物馆，还不如说这是一个咖啡馆。曾经的个碧石铁路公司总部，现在一楼部分房间作为咖啡馆，二楼陈列着个碧石铁路的各种文书、文件、章程、股票、钱币、电文、统计表、邮运、军运、合同、员工花名册等。在博物馆的室外，是一段铺设的米轨和一个为火车加水的水鹤等。而这里唯独没有“小火车”，成了没有火车的火车博物馆。

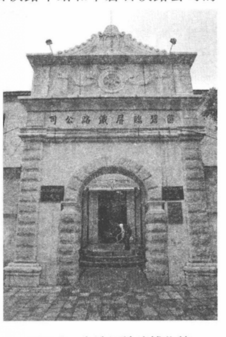


图 7.2　个碧石铁路博物馆

博物馆(museum)有一个重要的指喻，即与“记忆”联系在一起，因为缪斯的母亲正是记忆女神。所以，无论是从博物馆的字源考据还是意义考述，“记忆”都是一个重要的工具性概念。[②] 据此，博物馆的重要功能之一就在于使参观者通过知识将过去、现在和将来完整地连接在一

---

① 莫里斯・哈布瓦赫：《论集体记忆》，毕然、郭金华译，上海：上海人民出版社 2002 年版，第 200 页。

② 彭兆荣：《此“博物”抑或彼“博物”：这是一个问题》，《文化遗产》2009 年第 4 期。

起的记忆过程，而非仅限于“物”的收藏和展示。[①] 个碧石铁路博物馆在某种意义上，也是承担着对过去的记忆和历史碎片化重构的重担。

在笔者调查的过程中，有幸得到法国楼餐厅（个碧石铁路博物馆）总经理马先生的接待，在马先生的引领下，参观了个碧石铁路博物馆。整个博物馆一楼主要展览个旧火车站与滇越铁路的相关物品与图像。因为在马先生看来，如果没有滇越铁路也就不会有个碧石铁路。一方面，修建个碧石铁路是当时个旧、蒙自一带绅商为了阻止法国通过铁路对锡矿的掠夺，另一方面，滇越铁路的修筑和通车，其现代技术的溢出，为个碧石铁路修建提供了借鉴与人才支持。所以在这个以寸轨为主题的博物馆里，很多图片与物品展示了滇越铁路的缘起、铁事、测量、马帮的兴盛与消亡、滇越铁路沿线的船运、滇越铁路主要的建设过程以及人字桥和现在保存得比较完好的车站等。这里“图像证史”，浓缩了滇越铁路的发展历史。二楼个碧石铁路展厅介绍了个碧石铁路从 1908 年开始筹备，宣统二年四月，个旧的乡绅投资 288 万银元。在蔡锷将军任云南省都督期间，由 48 个乡绅第二次联名上书给蔡锷将军，最后获得批复。批复以后就开始筹备资金，并且银行发行股票和货币，博物馆里有这些股票与货币的样票，原件由于比较珍贵，所以都珍藏起来。马先生说股票很值得一提，因为它是当时最早的民族资本主义运作，用的是入股的方法，在每一张股票上都写着这个股票不得转售给非中国人，因为那个时候云南的权力是很大的，政府很弱，很担心股份被外国人收购过去，吞并个碧石铁路，如果售予非中国人，就不承认这个股票的权利。博物馆有个碧石铁路开办的徽章。徽章有三种，一种是金质的，只有大股东才有，但是在“文革”的时候已经没有了。一般的铁路职工是铜制的。博物馆里收藏的这个勋章是银质的，是唯一找到的比较完整的银章，是当时个碧石铁路开通的纪念章。这个勋章是有身份的股东手里才有的，正面做得比较精致，可以看到个碧石铁路的徽章，车轮、腾飞的翅膀，下面两条铁轨，寓意乘着铁路的翅膀这个公司能够飞翔。作为镇馆之宝，是马先生他们花几千块钱从民间收集过来的。但是让马先生他们遗憾的是，这里没有“小火车”，

---

① Willard B. Moore, “Connecting the Past with the Present: Reflection upon Interpretationin Folklife Museum”, in P. Hallan C. Seemann, ed., *Folklife and Museum*, 1986, pp. 51—58.

现在寸轨的小火车收藏在昆明的铁路博物馆里。博物馆藏物的陈列，向人们展示了个碧石铁路从修建到运营的整个过程。

阿多诺(Theodor Adorno)认为德语"museal"即"像博物馆那样"(museumlike)，这个词描述的事物与观者之间不再有至关重要的联系，所表现的是"死亡"的过去。它们被保存下来，是人们出于对历史的尊重，而不是因为现代社会需要它们。① 这个观点有失偏颇，博物馆即使储存的是历史的碎片，却承载着社会记忆，人们通过这些"物体"，能够切身地感受到自己曾经的经历，因为，与这些"物体"曾经的亲密关系，当社会再次关注这些"物体"的时候，人们会感觉到社会也在关注自己。据马先生说，在个碧石铁路博物馆开馆初期，有个曾经在铁路公司任职的老先生，年纪很大已经走不动了，坐着轮椅来的。到门口之后就要求子女把他搀起来，他说他在这里工作了几十年，对它有感情，一定要站着走完这个馆。他的子女把他搀起来，绕了一圈，最后坐着轮椅走了。可见，博物馆具有怀旧的明显特征，并通过观众和游客的现场观摩、欣赏、教育和根据个人的经历、经验、背景、专业知识等的主观参与实现了怀旧的性质。其中包括两种实现途径：一是博物馆根据特定的历史背景和条件以文物的方式呈现历史的场景；一是专业人员通过经院式的知识和技术将文物进行分类，以达到对过去时代的价值区隔和凸显，特别是其中日常生活的器物展示与表达，唤起人们对过去的怀旧情感。② 而过去的经历，是作为"自我"存在的一种表达方式。

但是，由于寸轨铁路的消逝，使得博物馆的铁路文物处于一种脱离情境化的"物体"，博物馆的收藏被认为是对历史"碎片"的重组。一方面，人们通过博物馆事业对人类的遗产，特别是文物进行搜集、修复和保护，使那些濒临灭绝和毁坏的文物得以留存。另一方面，由于博物馆对文物特殊的展示和保护工作，通常文物被搬移出文物的历史现场，并进行重新排列，这就意味着博物馆所展示的历史，在某种意义上说属于建构的历史。"博物馆对历史的重新发明(themuseum's rein-

① 珍妮特·马斯汀：《新博物馆理论与实践导论》，钱春霞等译，南京：江苏美术出版社2008年版，第175—176页。

② 彭兆荣：《此"博物"抑或彼"博物"：这是一个问题》，《文化遗产》2009年第4期。

vention of history)被认为是对历史原义的一种威胁。”①个碧石铁路已经消失，即使铁路博物馆的馆藏物可能出现对历史原意的威胁，但是它起码为历史的书写提供想象的物质材料，为人们的记忆提供物质载体，可以说也是对历史的一种弥补。而对于即将消逝的滇越铁路，是否会出现与个碧石铁路同样的命运，只能存留于铁路博物馆里了？作为一个承载了起码是云南近现代历史的事件之物，滇越铁路已经成了沿途边民社会的物化符号，侵入了边民社会肌体，如果滇越铁路消逝了，边民社会的历史将再一次只能以想象来书写，人们将以何去填补这一记忆的残缺，又以何来弥补这一情感的缺失？一个曾经对边民社会政治、经济、文化、社会产生全方位影响的事件之物，成为边民社会自我存在与延续的“物体”，在现代消费社会的价值取向下，难道其只能选择“生命的终结”？有没有一条继续书写其“文化传记”的道路选择？这是一个沉重的话题，牵涉到铁路的遗弃抑或铁路生命的延续，是一个社会价值与社会责任取舍的问题。

第二节　遗产：主客体边界的消融

1997年11月，殷晓俊从法国花了百万元翻拍了方苏雅（法国驻云南名誉总领事，负责滇越铁路的谈判与勘察事宜）于1896—1904年在云南拍摄的照片，于云南省历史博物馆展出，激起了人们心中对过去岁月的阵阵涟漪。从那时起，滇越铁路这个已经淡出人们视线的“事件之物”再次引起人们的关注，随后方苏雅的日志被冠以《晚清纪事——一个法国外交官的手记》（罗顺江等译，2001年出版）介绍到中国来；在云南，李开义、殷晓俊合著《彼岸的目光——晚清法国外交官方苏雅在云南》（2002年）、段锡等编著的《1910年列车》（2002年）与《滇越铁路》（2007年）等著作则与之琴瑟共鸣。此类书籍的出版，在滇越铁路沿线尤其是红河州境内的铁路职工与地方文化精英中引起了强烈的反响。这些关于滇越铁路的书籍，重新勾起了人们往昔的记忆，在这些记忆中寻找到了“自我”曾经的辉煌。

① D. Maleuvre, *MuseumMemories: History, Technology, Art*, California: StanfordUniversityPress, 1999, p. 1.

在这种“文化乡愁”的社会氛围之中，滇越铁路及其附属物，逐渐被列入了从国家到省市、县级文物保护范围。如2008年6月，笔者第一次到开远市进行田野调查的时候，寻访开远市的“洋人墓”，杂草丛生，幽灵游荡，枯枝烂叶，跳蚤遍地。在笔者于2009年3月再次在开远调查时，文物管理所的工作人员告诉笔者，那里现在已经成为了开远市市级文物保护单位。而在这之前，云南省政府新闻办、法国驻华大使馆、昆明铁路局等联合主办的“接轨——中法记者滇越铁路行”活动已于2005年11月20日结束。在为期10天的联合采访中，由法方10家媒体和中方18家媒体记者组成的中法记者采访团乘坐米轨列车，由昆明火车北站出发，参观滇越铁路云南段沿途的昆明、宜良、开远、个旧、蒙自、碧色寨、人字桥、河口等各具特色的站点和历史遗迹，走访当年曾经建筑和守护铁路的当事人及有关人士。此次活动进一步挖掘和展示了百年滇越铁路蕴藏的历史文化价值、美学价值和独特魅力。随着采访活动的推进和结束，在云南乃至中外再次引发了新一轮围绕滇越铁路何时申报世界遗产而进行讨论的热潮。

在现在所有关于滇越铁路“遗产化”的材料中，人们总是说要弄个“世界遗产”的头衔，而人们担心的问题也恰恰是滇越铁路是否能够达到“世界遗产”的标准。为什么会出现这种社会现象？为什么一定要以世界的头衔来丈量自己的遗产？究其缘由，是因为“文化遗产”也成了“资本”，人们可以把“文化资本”转化为“商业资本”，从而去谋取更多的利益，而对于遗产、对于与遗产融为一体的边民社会人群，则成了“失语”的看客。滇越铁路是否是“遗产”，其度量的标准在于我们对其的态度，而不是“世界”的标签。即使没有“世界”的标签，其仍旧是社会历史的载体，是边民的集体表述与历史记忆，是从过去到现在再往将来的纽带，是边民社会的都市、社区、族群、人群共同体以及个人的“自我的存在与延续”，遗产而非一定什么头衔的“遗产”，将继续书写滇越铁路的生命史与文化传记，人们在这“事件之物”的生命传记中继续感受自我的存在与延续。

一、遗产的源起

物如人，有自己的生命，当物穿越足够长的时间空间旅行后，承载了社会历史的光环，从而成为了我们今天称之为“遗物”、“文物”和“遗

产”。博物馆对文物的搜集和展出无形中将不同文物特殊的历史、族群、生态等的多样性隐去，使之受制于某一种历史价值和专业原则。文物原本有其各自的原生性和归属性，然而，当它们被搬移（包括购买、捐献、收藏、转移、盗窃、掠夺等合法与非法手段）历史的现场后，其原生意义大半已经丧失。[①] 在博物馆里的文物，呈现出主体的隐退和“去情境化”，那么作为文物主体的人、社会等将以何记忆？以何延续？

1972 年 11 月 16 日在巴黎举行的联合国教科文组织（UNESCO）第十七届会议上通过的世界性公约，即《保护世界文化和自然遗产公约》。公约开宗明义，对文化遗产的定义解说如下：

> **文物**：从历史、艺术或科学角度看具有突出的普遍价值的建筑物、碑雕和碑画、具有考古性质成分或结构、铭文、窟洞以及联合体；
>
> **建筑群**：从历史、艺术或科学角度看在建筑式样、分布均匀或与环境景色结合方面具有突出的普遍价值的单立或连接的建筑群；
>
> **遗址**：从历史、审美、人种学或人类学角度看具有突出的普遍价值的人类工程或自然与人联合工程以及考古地址等地方。[②]

此处关于文化遗产的界定主要针对物质文化遗产，强调文化遗产所具有的从历史、审美、艺术、科学以及人种学或人类学角度所应具有的价值。虽然是一个从“人类”作为遗产主体的角度来界定最大范围的遗产，但其为以民族国家为主要行为体的国际社会普遍的接受，人们在确定“遗产”是否是“遗产”的时候，均以此来衡量。随着遗产运动的发展，1972 年有关文化遗产与自然遗产的界定标准已经无法适应多样化的遗产形态。联合国教科文组织对遗产的认识以及遗产的立法等方面也存在一个不断发展和逐渐完善的过程。在遗产的分类上，联合国教科文组织通过遗产实践发现，仅以“文化/自然”二分法来划分遗产过于宽泛，由于受到美国“物质遗产”（physical heritage）概念的影

---

① 彭兆荣、葛荣玲：《民族志对物的研究范式》，《厦门大学学报（哲学社会科学版）》2009 年第 2 期。

② 北京大学世界遗产研究中心编：《世界遗产相关文件选编》，北京：北京大学出版社 2004 年版，第 4 页。



响，在 1982 年，联合国教科文组织内部便特设了一个“非物质遗产”(non-physical heritage)部门，专门处理相关的事务。后来受到日本遗产保持法的一些概念和分类——即“有形遗产/无形遗产”(tangible heritage/intangible heritage)——的影响，联合国于 1992 年正式将原来的“物质/非物质”分类名称改为“有形/无形”。

事实上，对于“非物质”遗产的概念和范围，联合国教科文组织并不是一开始就使用现行的分类原则进行处理，而是沿袭以往学术界所习惯的分类表述方法，在“传统民间文化”的背景与基础上进行分类。比如在 1989 年联合国通过的《保护民间创作建议案》中有过这样一种概说与分类：

> 民间创作(或传统的民间文化)是指来自某一文化社区的全部创作，这些创作以传统为依据、由某一群体或一些个体所表达并被认为是符合社区期望的作为其文化和社会特性的表达形式；其准则和价值通过模仿或其他方式口头相传。它的形式包括：语言、文学、音乐、舞蹈、游戏、神话、礼仪、习惯、手工艺、建筑及其他艺术。①

1997 年 11 月，联合国教科文组织在第 29 届会议上通过了《宣布人类口头和非物质遗产代表作申报书编写指南》。也就是说，直到上世纪 90 年代末，上述表述和分类才被“人类口头与非物质遗产”所取代。② 后来联合国教科文组织考虑到“人类口头”原属于“非物质文化遗产”中的内容、形态和形式，便删去了“人类口头”的概念。2003 年 10 月 17 日，联合国教科文组织通过了《保持非物质文化遗产公约》，“非物质文化遗产”成为正式的官方用语和操作概念。③ 与此同时，人们也开始认识、接受并有意识地保护各种“非物质文化遗产”。这些“非物质/无形文化遗产”包括以下几个基本方面：(1)口头传说与表述；(2)表演艺术；(3)社会风俗；(4)有关自然界和宇宙的知识和实践；(5)传统的手工艺技能等。

---

① 李春霞：《遗产：起源与规则》，昆明：云南教育出版社 2008 年版，第 89 页。

② 王文章主编：《非物质文化遗产概论》，北京：文化艺术出版社 2006 年版，第 294—295 页。

③ 同上，第 2—9 页。

就目前社会公共层面上对于遗产的理解主要包括以下五种：[①]

(1) 遗产作为过去留下来的一切物质(physical)遗存。这一内涵说明了遗产的物体实在意义，主要包括博物馆的收藏、考古遗址和被指定的纪念性建筑等，还包括那些已经没有任何实体性的历史遗存，即那些与重要历史事件或人物相关联，也被作为遗产来对待。

(2) 对于物体、建筑、遗址、地点等遗产，被附丽的能够表示"过去"意义的非物质性(non-physical)特征，也被称为遗产。从这个层面来说，不仅"集体记忆"算作遗产，由于一些历史原因造成的现状也可被称为遗产。[②]

(3) 遗产除了指称过去遗留的物体或器物，还指一切由于历史累积而形成的文化和艺术的生产力及其产品，既包括过去制作的也包括现在生产的。从这个意义上来说，遗产便是社会文化活动，包括生产活动和消费活动。

(4) 遗产概念不仅包括人类的社会历史性产物，还可以推广到自然环境，包括"遗产地景"(heritage landscapes)，甚至还包括"动植物种群遗产"(heritage flora and fauna)，即古代遗留的物种或是被认为具有原始或典型的物种。

(5) 遗产作为一种商业行为，尤其是当代的"遗产工业"(heritage industry)[③]，将遗产元素开发为商品或是服务，也构成了遗产的内涵之一。

从国际标准的遗产分类与特性规定到社会公共认同的遗产形态，都可以看出，一项事物、遗物要成为"遗产"，其必须是对特定区域社会的人群在政治、经济、文化、历史、生活以及集体记忆与集体表述中产生了长久的影响，在经历了历史长河的激荡过后，其附丽了人们对其体认的共同态度。

---

① 彭兆荣、葛荣玲：《遗产的现形与现形的遗产》，《湖南社会科学》2009年第6期。

② Laurajane Smith, *Uses of Heritage*, London & New York: Routledge, 2006, p. 2.

③ J. E. Tunbridge and G. J. Ashworth, *Dissonant Heritage: The Management of the past as a Resource in Conflict*, Chichester; New York; Brisbane; Toronto; Singapore: J. Wiley, 1996, p. 2.

二、遗产的解释

遗产(heritage)按照国际的标准分为：文化遗产、自然遗产、文化与自然遗产以及非物质文化遗产等。其中"文化遗产"包括文物(monuments)、建筑群(groups of buildings)和遗址(sites)。在 UNESCO 关于遗产分类中的文化遗产，都是人类的文化人造物，是不同群体在不同的时空中创造的人类杰出的具有普世价值的人造物，是不同群体文化的结晶。现在关于文化遗产的研究一般遵循 UNESCO 的关于文化遗产的定义、分类、界定进行文化遗产的整理、申报、保护与开发利用。UNESCO 关于文化遗产规则的最大问题可能就是忽视文化遗产的原生性主体问题，也就是"谁的遗产"。在以民族国家为主体的国际舞台，作为"世界文化遗产"的主体责无旁贷地落到了"民族国家"的肩上。那么在一个"民族国家"内部，文化遗产的原生性主体是谁？如果以现代民族国家作为文化遗产的主体，对那些属于国家公共象征与资源的文化遗产倒并不存在关于文化遗产的"解释"问题，但是对于存在于一个"区域"或者"村落"的文化遗产，作为"想象共同体"的民族国家如何去"解释"文化遗产？这就牵涉到人类学关于"从文化持有者"的角度去看待"文化遗产"的问题。文化遗产的"主体性"、"原初性"和"完整性"就成为从人类学视角研究文化遗产的关键因素，也是人类学在遗产研究中，对"遗产作为遗产主体的自我延伸"人文关怀，同时也是"物的生命史"的续写。

从词源的角度看，遗产指一种继承关系，即根据某一个特定的继承关系从祖先那里获得遗留下的财产。[①] 这一原初性的概念至少包括以下三种要件和要素：(1)遗留物。主要指人们所理解的、由上辈所留下的财产(先期为约定俗成，现代社会被法律加以规范)。(2)继承原则。指由某一个特定的民族、部族、宗族、家族等在相当长的历史时段里所形成的认可性继承方式。比如在父系制社会里，一般由父系制血统为计算线索的男性继承原则。(3)遗产的继承者在获得继承权的

---

① R. Hewison,"Heritage: An Interpretation", in D. L. Uzzel, ed., *Heritage Interpretation*, Vol/I: *The Natural and Built Environment*, London & New York: Belhaven Press, 1989.

同时被赋予相应的责任和义务。[①] 遗产的主体通过对遗留物的继承，表明了其特定的身份，遗产是自我存在的支撑。另外，对于遗产的继承者来说，在身份叠加同时，也负担着使遗产能继续为后代身份证明与叠加的义务。从这个角度来说，遗产是"家园"性的，包括：家庭、家族、国家与人类共同体。

现代意义的"遗产"是一个比较晚近的词语，作为特定"话语"（discourse）的遗产，是自19世纪末在欧洲首先出现，21世纪才变成了"普世化"（universalizing）话语。[②] 遗产的本义，最初是指"个人对于已故祖先的继承"，而现在的遗产概念则是其本义的"集体化"。[③] 遗产由一个从"私义的遗产"向"公义的遗产"转变。[④] 遗产从私到公的转变，产生的最大影响是遗产主体在遗产运动中的困境，人们由一个遗产的拥有者，转变成遗产的旁观者，遗产原来所储存的主体记忆与认同、遗产所表征的自我符号都在这一转变中发生转移，那么遗产的原生性主体将以何记忆，以何表达自我，将是一个不得不考虑的问题。因为每个遗产都属于某一个特定民族的集体表述与记忆，即"过去"与"现在"到"将来"的连接纽带。[⑤] 没有这种表述与记忆便失去了"自我"，消弭了"认同"。没有它，任何遗产在时间上便失去了发生与发展的理由。所以，彭兆荣教授认为集体表述与记忆并不是一个隐喻，而是一个社会遗存，它通过群体意识的展示、组织机构的保障等来维持社会现实。所以，任何民族和族群遗产都可以被看作是一种确定族群范围的认同（ethnic identity）和传袭关系。[⑥]

人类学对遗产研究强调原生性、主体性和整体性，是因为现在遗产作为一种资源与大众旅游结合后，在现代遗产运动中，存在着"遗产

---

① 彭兆荣：《遗产政治学：现代语境中的表述与被表述关系》，《云南民族大学学报（哲学社会科学版）》2008年第2期。

② Laurajane Smith, *Uses of Heritage*, London & New York: Routledge, 2006, p. 17.

③ J. E. Tunbridge & G. J. Ashworth, *Dissonant Heritage: The Management of the Past as a Resource in Conflict*, Chichester; New York; Brisbane; Toronto; Singapore: J. Wiley, 1996, p. 1.

④ 彭兆荣、葛荣玲：《遗产的现形与现形的遗产》，《湖南社会科学》2009年第6期。

⑤ M. Leanen, "Looking for the Future Through the Past", in D. L. Uzzell, ed. *Heritage Interpretation*, Vol. I: *The Natural and Built Environment*, London & New York: Belhaven Press, 1989, pp. 88—89.

⑥ 彭兆荣：《遗产：反思与阐释》，昆明：云南教育出版社2008年版，第77页。

制造”、“遗产主体消失”、“遗产的被表述”等现象，从而使遗产无法再作为遗产主体的身份标识与情感所系，遗产主体在“遗产运动”中存在严重的挫折感。“遗产热”使得人类学研究重新回归到“物”的研究，是对遗产运动中存在的问题的反思。因为人类学关于“物”的研究，不仅注重“物”的形态，更注重“物”的存在语境和“物”的主体，也就是从物的心性与人观的角度，重新开启关于“物的民族志”研究。因为，作为“客体”的物与作为“主体”人的边界在不断地消融。滇越铁路作为一个殖民时代的遗留物，在经历了百年岁月后，随着人们进入“怀旧”的岁月，再次成为社会的话题，人们对其充满着情感，通过它可以继续追叙历史，通过它可以感觉自我曾经的经历。保留滇越铁路这一遗产，就是让边民社会的记忆能继续有一个“存储器”，就是让人们自我的存在能继续有一个“依附物”。

第三节　遗产化：遗产论证与类型选择

一、遗产化论证

铁路作为西方现代文明发展的产物，为西方的现代性在世界舞台的延伸提供了技术支持与物质保障，西方殖民主义“物质—技术—资本输出”原本是工业革命和资本主义的混合产物，当它向东方扩张时，除了人们所认识到了政治地理学的世界霸权外，还有两个情况往往被人们所忽视：(1)殖民主义扩张包含着一种“物的权力结构”。换言之，物超越了物的本身，而成为政治权力的替代物；(2)物的工具性功能。殖民主义的世界性扩张带动了文化价值上的“工具论”趋势，并使之成为“文明/野蛮”的区分原则。物的功能和效率成了一种特殊的文化表征和表述。[①] 1910 年 4 月 1 日，滇越铁路通车典礼在当时的云南府昆明举行，一个庆典仪式，对于铁路自身来说，它事实上完成了从“物”(object)到“事物”(things)的转变，作为殖民之物，滇越铁路成为中华帝国半殖民性质的一个表征符号，一方面意味着主权部分缺失，另一方面它又带来了新的工具文明。

滇越铁路作为西方在东方殖民活动而产生的遗留物本身就是历

---

① 彭兆荣：《“我思故物在”——作为殖民遗产的滇越铁路》，未刊稿。

史，其见证了19世纪末20世纪初西方在东方的殖民行为。云南作为中国西南的门户，在19世纪末20世纪初成了英法两国地缘政治博弈的场所。当英国占领缅甸、法国占领越南后，他们都试图打通与中国东部的殖民势力范围的交通线，从而在殖民战略上处于优势。英国忙于修筑从缅甸经云南到四川的滇缅铁路，而法国则是修筑滇越铁路，清政府为了维护其权力，也成立了"滇署腾越铁路公司"，试图自己修筑云南至四川的铁路，以及云南至缅甸的铁路。铁路成了西方列强对东方中国侵略的"物证"。以物证史，以物叙事，使得滇越铁路作为西方殖民史的一个见证，仅此一项，已使滇越铁路的价值超越了其具体的物质形态。

殖民时代的滇越铁路对云南乃至西南来说都是一场殖民劫难，据《建国前滇越铁路修建史料》估算，法殖民主义者通过滇越铁路共掠走云南锡矿234 242吨，价值达23 984万两白银。1916—1923年，铁路的营运利润总额高达3 019万法郎。滇越铁路毕竟是工业革命的物质和技术先导，对当地的工业、商业、科技、文化、思想观念均产生了巨大影响。西方殖民活动，使得现代世界体系在全球蔓延，伴随其而生成的现代性也对殖民地国家的人们产生了影响。当西方殖民者以"双重"主权的标准在中国的边民社会中分割"主权"的时候，一方面使得边民社会从地方性文化系统中寻求西方行为的不合理性而自发地发起抵抗，另一方面，作为社会精英的地方绅商则是利用借用的西方主权的观念，自修铁路，维护社会利益。乡民与绅商在边民社会的行为，书写了乡民社会的历史。而滇越铁路作为一条现代交通要道，在中国整个20世纪的历史发展中，有其不可代替的作用，因为20世纪中国重大的历史事件或多或少地都与这条铁路有关。从最早的1907年孙中山先生领导的同盟会发动的河口起义，到1915年蔡锷从越南入境发动护国运动，抗日战争期间作为中国当时西南交通命脉，使得大量国际援助物资通过越南进入中国，同时也使得当时北方的人员、物资通过海上到达越南海防，再经滇越铁路到达昆明，这其中就有大部分的"西南联大"的师生，而这一批学者、学生云集云南，为后来云南社会的发展奠定了基础。1957年底，恢复了1940年因抗战而炸毁的碧色寨至河口的铁路。滇越铁路再次成为边民社会的交通动脉，为边民社会的发展作出重大贡献。

滇越铁路的开通，为西方的科学技术的输入创造了条件，当全国

绝大部分还在用香油灯的时候，昆明已经开始用上了电灯。宣统二年(1910)七月，石龙坝发电站兴工，由左益轩任经理，聘请德国人毛士地亚负责水机工程，麦华德负责电汽工程，除停工持料及外国工程师远出，耽延四个月以外，施工一年零五个月完工，于民国元年(1912)九月，开始输电，昆明市始有电灯。石龙坝电站，共装德国交流发电机五座，这些机器都是通过滇越铁路运至昆明，然后用船顺盘龙江送到滇池边的海口镇。石龙坝水电站是全国第一座水电站，拉开了我国水力发电的篇章。[①] 此外，国民党政府所属各厂矿在抗日战争爆发之后相继西移，包括中央机器厂、炼铜厂、电工器材厂、发电厂、光学厂、兵工厂、化工厂等，另外，通过滇越铁路运输设备，新组建了滇北公司、明良煤矿、宣明煤矿、安宁钢铁厂、电气炼钢厂等，为云南近代工业发展铺设了基础。

滇越铁路的开通，促使了昆明商贸的繁荣，各经营进出口贸易的商帮大量出现，如迤西帮、昭通帮、临安帮、蒙弥帮等，他们通过进口棉丝、布匹，出口生丝、茶叶等买卖，盈利颇丰，这些商帮的贸易活动，转变了人们以往的经营方式和观念意识，使得商业资本出现空前活跃繁盛的景象。农业方面，滇越铁路刺激了农产品商品率的提高，每年输往个旧、蒙自的大米 58 万担，油 1.24 万斤，农产品交换扩大，商品化程度加深，一些农村出现了专业化经济作物的生产和经营，如滇中一些地区形成了专门的甘蔗种植区。滇越铁路的开通营运，促进了金融市场的日益活跃，除原有的钱庄票号外，先后出现了大清银行云南分行、富滇银行、殖边银行、个碧铁路银行等十多家国内银行以及国外的法国东方汇理银行、中法实业银行等，全国各地及国外货币在市场上流通，存放款、汇兑、兑换等业务全面展开。当时各种生产效率高的机器设备通过滇越铁路运往云南，云南出现的以个旧锡务公司、昆明耀龙电灯股份有限公司为代表的 40 余家工业企业，所用设备大都通过滇越铁路从法国、英国、德国、美国、瑞士进口。1922 年，云南航空处成立，由法国购入航空器材，经滇越铁路运进云南。1925 年，云南交通司由越南购入的美国福特牌货车、压路机以及法国雷诺牌轿车都是通过滇越铁路入滇。另外，不少技术专业人才也是通过滇越铁路进入云南，如通过周子静传授电炉炼钢技术，云南办起了炼钢厂，造纸、水泥

---

① 马继孔、陆复初:《云南文化史》，昆明:云南民族出版社 1992 年版，第 506 页。

等工业技术相继通过滇越铁路传入云南，使云丰造纸厂、华新水泥公司应运而生。西方资本主义思想和观念，包括《资本论》也通过滇越铁路传入云南。① 抗战期间，北大、清华、南开大学迁入昆明，合并为西南联大，许多师生通过滇越铁路入滇。

滇越铁路从1903年10月开工到1910年4月全线通车，通车后，一种新的交通（包括物质交流和文化交流）线在西南边陲展开，城市兴起。河口作为滇越铁路中国的最前沿站台，因为铁路的开通，成为了中越贸易的前沿，使得商贾云集，人口剧增，最终由一个几户人家的小村，变成了一个现代的小都市，而个旧则因为铁路开通，现代技术的传入，使得锡矿呈现跨越式发展。开远作为这条铁路“拉”出来的城市，成了中间枢纽。商旅业崛起，城外落云庄逐步开发，形成了新的商业街，清末民初，县城内外住家千余户，其中工商户70余家。民国九年（1920），汉武路（今东风路东段）较大商号及客栈有三达公司（水油号）、乾泰祥（盐号）、悦来栈、元盛祥、原丰号、天德货仓、华丰栈第一楼、大安旅馆、同义公、太花春、番菜旅馆、同心利等。民国20年，城区工商业共有171户，各类铺店108处。民国29年（1940），城区商户230家，从业人员640多人。② 贸易的发展，使得开远地区的农贸产品部分地转化为商品，有了专门的商品销售商行和商品生产单位，如旅店业、炭木业、医药业、杂货业、切烟业、肉业、酒业、成衣业、面粉业等。滇越铁路本身就是法国现代工业中铁路产业的产物，有着自身完备的现代工业运营模式，而其在云南的运行，一方面使得西方工业文明在云南传播，另一方面也使云南边缘社会的工业发展起到模式化的经验借鉴作用。随着滇越铁路的运行，开远于民国5年（1916）成立通明公司，开始了机器化生产的先河；民国32年（1943），南桥水电站建成供电，电石厂、机制白糖厂、碾米厂等相继启动，使得开远地方工业有了新的发展。

作为西方文化核心之一的基督教文化也在滇越铁路开通后，从滇西北、东北转移到滇南地区发展，1910年，鲁都克成为滇南天主教文化传播中心后，传教士深入铁路沿线的开远、屏边、蒙自等地进行传教，

---

① 邵学群：《滇越铁路百年随想》，《社会主义学报》2004年第1期。

② 云南省开远市志编纂委员会编：《开远市志》，昆明：云南人民出版社1996年版，第263—264页。

尤其是在沿途的苗族地区。基督教文化的进入最早采用的方式就是帮助当地贫苦的人们,他们开设教堂,兴办学校、医院,使得西方新式教育、医学在边民社会得以很快传播。再加上在铁路修建的过程中,南溪河地段恶劣的自然气候,为了给修建铁路的欧洲人提供医疗服务以及后来医治筑路工人,西方医学在铁路沿线得到很快的传播。基督教文化进入后,少数民族在地方性文化系统中接纳了天主教文化,使得西方文化"再地方化",完成了地方性知识体系的重构。西方文化的地方性重构还表现在滇越铁路沿途的建筑文化上。如开远市的铁路社区里保存的几栋法国建筑,以及受法国建筑文化影响而修筑的"万国旅馆"等,西方建筑文化元素在铁路沿线的边民社会随处可见。[①]

此外,滇越铁路自身作为工业文明的产物,就科技史而言,代表了20世纪初铁路工程技术的最高水平,曾与巴拿马运河、苏伊士运河一起,并称为"世界三大工程奇迹"。全长仅465千米的滇越铁路,跨越了金沙江、珠江、红河三大水系;经过亚热带干湿分明的高原季风气候、南亚热带半湿润气候和热带山地季风雨林湿润气候三大气候带;在海拔高差近2000米的路线上,平均3千米1个隧洞、1千米1座桥涵,最大坡度25%,最小曲线半径100米,跨越了12个少数民族的聚居区。铁路上的"人字桥"工程,堪称滇越铁路的典型代表——这座由法国工程师保尔·鲍丁设计的"人"字形钢铁桥,创造了我国桥梁史上的奇迹。在我国,只有两座桥载入《世界名桥史》,一座是隋朝工匠李春设计的赵州桥,另一座就是滇越铁路的"人字桥"。"人字桥"在两座绝壁之间以"人"形横空飞架,不用一根支撑墩,令人叹为观止,至今仍在中外铁路工程教科书中列为典范。加上铁路轨距仅为1米,乘车人环顾左右时,常会心惊肉跳,因此有"蛇形的铁路、英雄的司机、不怕死的旅客"之说,环境之险恶与施工难度世界罕见。

滇越铁路经过百年的历史进程,其已经成为铁路沿线社会的一个物化符号,记载了边民社会的社会发展历程,无论是早期的殖民生活,还是后来的现代生活,其已成为人们记忆的载体,留给边民社会太多的社会记忆与历史记忆,人们把铁路及其附属物/事视为其生活的一部分,"物非物",物成了构建边民社会的都市、社区、村落以及个体自

---

① 对于西方建筑文化在铁路沿线区域的详细情况,请参阅张铁群:《滇越铁路(云南段)沿线地区城镇与建筑文化的近代变迁研究》,昆明理工大学硕士论文,1995年。

我的要素，人们通过滇越铁路及其附属物/事的存在，感知历史、再现自我。滇越铁路是祖先遗留给我们这一代人的遗产，而我们这一代人有责任使其继续延续，在自我身份叠加的同时，也负担着使遗产能继续为后代身份证明与叠加的义务。

二、文化线路遗产

滇越铁路的厚重不是其存在的百年历史，而是作为一种现代交通方式，在边民社会发展与边民生活中的位置，其把边民社会的山、水、人、物编织成了一幅流动的画卷。联合国教科文组织在遗产申报类型中把遗产分为：自然遗产、文化遗产、自然与文化遗产和非物质文化遗产几大类。滇越铁路作为一条现代交通路线，沟通东方与西方、国内与国外、乡村与都市、边缘与中心，成为了边民社会的文化符号与记忆载体。对于滇越铁路作为文化遗产来说，其涉及物质文化遗产有铁路自身及其附属设施，因铁路发展形成的村落、社区与都市；自然文化遗产包括铁路沿线的生态环境；非物质文化遗产包括铁路沿线居民的文化习俗等，滇越铁路文化遗产是一个包括了各种遗产因素的遗产束，任何单一的遗产类型都无法涵盖滇越铁路遗产束的所有要素，这样就使得滇越铁路作为何种形式的遗产成了一个需要解决的问题。

1993 年，西班牙的桑地亚哥·德·卡姆波斯特拉朝圣路被列为世界遗产的同时，其就宣布愿意邀请有关专家对文化线路的有关问题进行深入讨论。1994 年，西班牙政府资助召开了马德里文化线路世界遗产专家会议。会议形成的《专家报告》指出，文化线路是一种具体的动态的文化景观，认为文化线路是“建立在动态的迁移和交流理念基础上，在时间和空间上都具有连续性”；“是一个整体，其价值大于组成它并使它获得文化意义的各个部分价值的总和”；“强调不同国家和地区间的对话和交流”；“是多维度的，有着除其主要方面之外多种发展与附加的功能和价值，如宗教的、商业的、管理的等等”。[①] 1998 年，国际古迹与遗址理事会(ICOMOS)在特内里弗召开会议，会上成立了国际古迹理事会文化线路科技委员会 CIIC(The ICOMOS International

① Report on the Expert Meeting on Routes as a Part of our Cultural Heritage(Madrid, Spain, November 1994), http://www.icomos-ciic.org/CIIC/UNESCO_CONVENCION.htm.

Scientific Committee on Cultural Routes)，会议通过了包括《CIIC 工作计划》、《CIIC 章程》等一系列文件。CIIC 的成立标志着文化线路作为一种新型的遗产理念得到国际文化遗产保护界的全面认同。后来，又陆续召开了圣克里斯托堡·德·拉·拉格拉会议(San Critobal De La Laguna，1998，西班牙)、伊比扎会议(Ibiza，1999，西班牙)、瓜拉吉托会议(Guanajuato，1999，墨西哥)及帕姆劳拉会议(Pamplona，2001，西班牙)等多次会议，就文化线路保护的预登记(preinventory)、保护中的物质与非物质遗产、具体文化线路的保护、文化线路评价标准、登记及世界遗产申报程序、格式等保护实践中更为具体的问题进行了讨论。2003 年 3 月 17—22 日，世界遗产委员会在巴黎总部召开的会议上，把对《行动指南》的修订作为第 5 项议程，这一修订的重要目的之一就是加入有关文化线路的内容。在世界遗产委员会的委派下，CIIC 在马德里召开会议，讨论形成了《行动指南》文化线路内容的讨论稿。[①]《行动指南》中加入文化线路的有关内容，标志着文化线路的保护已经成为世界遗产保护事业的重要内容，在文化线路发展历程中无疑具有里程碑意义。

"文化线路是一种陆地道路、水道或者混合类型的通道，其形态特征的定型和形成基于它自身具体的和历史的动态发展和功能演变；它代表了人们的迁徙和流动，代表了一定时间内国家和地区内部或国家和地区之间人们的交往，代表了多维度的商品、思想、知识和价值的互惠和持续不断的交流；并代表了因此产生的文化在时间和空间上的交流与相互滋养，这些滋养长期以来通过物质和非物质遗产不断地得到体现。"[②]可以看出，文化线路遗产的本质是与一定历史时间相联系的人类交往和迁移的路线，包括一切构成该路线的内容：城镇、村庄、建筑、闸门、码头、驿站、桥梁等等文化元素之外，还有山脉、陆地、河流、植被等和路线紧密联系的自然元素。其空间维度可以是国际的，也可以是国内的；可以是地区间的，也可以是地区内部的；可以是一个文化区域内部的，也可以是不同文化区域间的。它的价值构成是多元的、

① 李伟、俞孔坚：《世界文化遗产保护的新动向——文化线路》，《城市问题》2005 年第 4 期。

② CIIC 3rd Draft Annotated Revised Operational Guidelines for the Implementation m the World Heritage Convention, Madrid, Spain, 2003. http://www.icomos-ciic.org/CIIC/NOTICIAS_reunionexpertos.htm

多层次的：既有作为线路整体的文化价值，又有承载该线路的自然地本身作为山地、平原、河谷等生态系统拥有的生态价值，不仅包括分布在其内部的建筑和其他单体遗产自身的价值，还包括非物质文化遗产所蕴涵的价值。所以对于文化线路的界定一般要注意三个维度：空间、时间和文化。空间标准是线路在空间上的属性，包括线路的空间形态、重要的地点场所、纪念物、影响范围等；时间标准则指线路在历史时间上的属性，包括形成时间、衰落时间、使用频率和强度及其变化等；文化标准则强调线路在文化上的影响，包括线路的目的、交流的种类和数量以及它对人类记忆和经验形成的影响等。[①] 作为理解文化遗产的途径，"文化线路"提供了一种新概念，以揭示文化遗产非物质的、富有生机的动态维度，从而在很大程度上超越了文化遗产的物质内容。所以不能认为"文化线路"产生于或将其界定为诸如纪念物、历史城镇、文化景观等文化要素，相反"文化线路"是动态生成与富于生机的，它的动态性和历史文脉已经生成或仍在继续生成相关的文化要素。[②]

滇越铁路作为20世纪初期的高原窄轨铁路，其本身就是工业遗产物，包括铁路的道路、桥梁、涵洞、技术。作为一个"事件之物"，既是西方殖民行为的"物证"，又是现代工业技术在边民社会的传播。从1910年开始运行至今，为边民社会的发展提供了动态的服务，同时也推动了边民社会的文化生成。滇越铁路以文化遗产来作为其继续存留的途径，文化线路遗产这一遗产类型可以很好地解决目前滇越铁路遗产束所包含的遗产系统。从时间要素来看，滇越铁路从1903年开始修建、1910年完全通车到今天，一直承担着边民社会的主要交通任务。在百年的历史进程中，滇越铁路由西方殖民侵略的话语符号，转变成边民社会发展的现代性符号，书写了边民社会的殖民斗争史、民族主义革命史、护法运动、抗日战争史、建国后边民社会发展史以及个人生命史等。从空间要素来看，滇越铁路（包括越南段）从越南的海防经河内、老街、河口、碧色寨、开远市、宜良、石林到昆明，全长854公

---

① 李伟、俞孔坚：《世界文化遗产保护的新动向——文化线路》，《城市问题》2005年第4期。

② The Conceptual and Substantive Independence of Cultural Routes in Relation to Cultural Landscapes (Madrid, 4 de diciembre, 2002), http://www.icomos-ciic.org/CIIC/MADRID2002_ingl.htm

里，其中越段长389公里，滇段长465公里，地形从海平面到昆明的海拔近2000米，南溪河谷一带，芷村车站的海拔为1634米，而河口（以中越大桥为基点）的海拔为76.9米，尤其是倮姑站与白寨间最为陡险，44公里的地段，海拔相差1242米，气候也从亚热带过渡到热带，山脉属于哀牢山山系，火车在典型的山地高原上行走。从文化要素来看，滇越铁路作为一条现代交通工具，其不仅运输“物品”，而且还是文化交流与传播的媒介，同时也是文化生产的动力。滇越铁路为边民社会输入大量的棉织品消费，冲击了传统的民族纺织业，加速了民族文化的变迁，如彝族，头饰从传统的鸡冠帽向头巾发展。而作为科技产品的现代生产工具的引进，加速了边民社会工业化进程，如个旧锡业从德国引进的整套生产工具、石龙坝水电厂的建立、开远南桥水力发电厂的筹建等。滇越铁路通车后，西方的医学、教育、娱乐、文化、科技、生活方式等都随着火车进入了边民社会，加速了边民社会现代性进程。同时由于交通的发展，也使得处于要塞的地域形成了现代都市，如河口、开远，以及典型的中西结合的村落如碧色寨。从河口到昆明，滇越铁路共设置44个站台，穿越12个少数民族居住地区，为民族地区的发展提供了便利的交通运输设备，而西方的宗教文化也在铁路沿线的民族地区广为流传，如滇越铁路修建、通车后，天主教文化深入到山区苗族地区，苗族群众在地方性知识体系中，对天主教文化进行“再地方化”改造，从而再生出独特的文化体系与知识结构。更为重要的是，随着铁路的运行，很多人投身到铁路行业，以铁路谋生，把毕生的精力都倾注于铁路上，铁路成为他们人生的一部分，铁路塑造了他们的生活甚至情感。

此外，生活于边民社会的人们，得益于铁路的便利，借助其出行、谋生，使得铁路成为了边民社会不可或缺的一部分，铁路在其百年的历程中，潜移默化地渗入到沿途区域社会的每个角落，不同程度地改变了人们的生活、生产方式。文化线路遗产的最大特点是人们交流与迁徙的“持续动态性”和“文化生成性”。对于滇越铁路来说，人们通过铁路的流通与交流，实现了边民生活发展的现代化与多样化。如个旧、蒙自的绅商以滇越铁路为借鉴，修筑了中国第一条民营铁路，加速了个旧锡业与锡文化的发展，随着“寸轨”铁路从个旧经建水到石屏的延展，在20世纪上半叶，实现了工业文化与农业文化的交融。在铁路沿线，生活着12个少数民族，深山中的铁路小站成为他们生活的聚集

地，人们在这里销售物品，购买生活品，俨然成了山区一道亮丽的风景，充分体现了滇越铁路在边民社会中承担了社会的动态发展与区域文化的生成。滇越铁路文化线路遗产并非简单的铁路、火车、轨道、站台以及与火车有关的其他附属物，而是一个包括物质文化、非物质文化与自然遗产的体系。如下图所示：

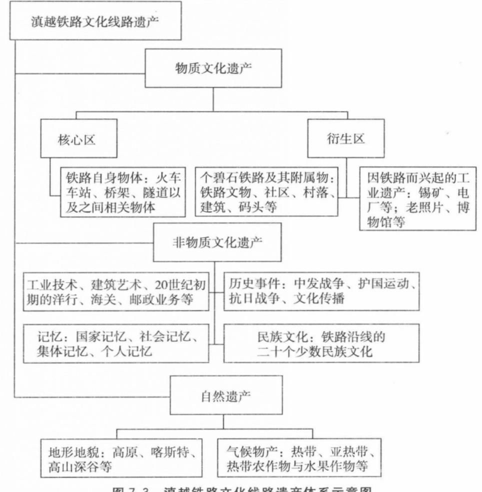
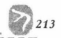


图 7.3 滇越铁路文化线路遗产体系示意图

动态性、富有生机和文化生成等是文化线路遗产的核心要素，文化线路遗产的道路，在保证滇越铁路文化遗产的完整性与原真性的同时，随着人们普遍的"文化乡愁"情结，其也重建了一条东方与西方以及东方内部文化交流的通道。中国、越南、法国三者以滇越铁路为纽带，将再次绘制一幅流动的山水画。中、越、法三国关于滇越铁路文化



线路遗产互动如下图：

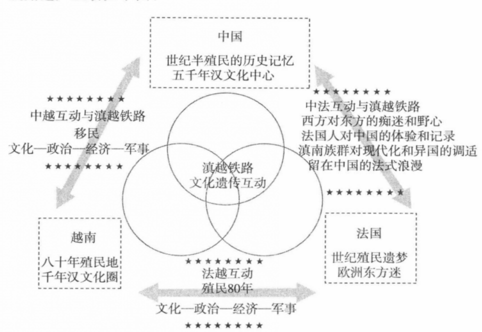


图 7.4　滇越铁路文化遗产互动

资料来源：彭兆荣主编：《三国演绎百年米轨：滇越铁路的历史图像》，昆明：云南教育出版社 2010 年版，第 258 页。

三、遗产化困境与决策

（一）遗产主体多元化

遗产化过程就是一个从“私义的遗产”向“公义的遗产”转变的过程。“私义的遗产”存在于人们的日常生活之中，而“公义的遗产”则是存在于公众日常生活之中的整个国家和全体人民品质的集合和主旨[①]，在这一转变过程中的是遗产主体的“上移”以及遗产主体的多元化。就目前滇越铁路现状来说，其遗产主体涉及三个层面：政治、经济与社会主体。政治主体是指现代的民族国家——中国、越南，可能还得牵涉法国，以及滇越铁路经过的地方政府和隶属的行政部门，其是滇越铁路国家层面的所有者。经济主体主要是指滇越铁路具体运营、管理的企业公司，如滇越铁路（云南段）则是由铁道部下属成都铁路局

① 彭兆荣、葛荣玲：《遗产的现形与现行的遗产》，《湖南社会科学》2009 年第 6 期。

的昆明铁路分局来经营管理，按照现代企业特点经营管理，基本上不会涉及地方社会的日常生活。而社会主体则是指在滇越铁路沿线生活的人群、以铁路为生的职工，以及修筑这条铁路的先民。作为文化线路遗产，滇越铁路跨越了不同的民族国家，需要中国、越南同时包括法国在内的政治行为体联合来完成滇越铁路遗产化这一过程。而现在作为运营管理的滇越铁路企业主体，对这条铁路，他们需要考虑的是社会责任与社会效益问题，而非经济利益的问题。社会主体是一个与遗产本身关系最为紧密的群体，是遗产的原生主体，但是在遗产化过程中又是一个最为"失语"的群体。一方面，遗产属于"民族"和"集体"；另一方面，又是"个人性的"；所以，对遗产最有处置权的理应是既代表族群又反映个人意愿的人群共同体。但是在这种错综复杂的关系中，政治权力成了名副其实"遗产"的代言人。而代言理由的正当性正是来自民族国家权力和集体主义。[①] 正是因为这样，才会在这遗产化过程中，存在着"遗产制造"、"遗产主体消失"、"遗产的被表述"等现象，从而使遗产无法再作为遗产社会主体的身份标识与情感所系，遗产社会主体在"遗产化"中存在严重的挫折感。

因此，在滇越铁路遗产化的过程中，必须充分考虑遗产多重主体的关系，如果仅仅从国家政治主体的角度，则会使得作为文化线路遗产的滇越铁路游离于其存在的社会环境与自然环境即"家园"，当一种遗产远离了其存在的"家园"环境，遗产只是静止的"遗物"了，遗产必须存续于社会生活之中，并且也只有存在于社会生活之中，遗产才能够继续延续下去。"家园"对于当今大规模的人群离散(diaspora)和迁移的世界性现象的重要性是不言而喻的，离散和迁移导致怀旧的加剧，而这种怀旧的终极对象是"家"、"家园"之"根"。所以，对特定遗产的认同意味着对自己过去的"根"、"家"、"祖先"的忠诚，而这一切都可以在有形和无形的遗产上得到附着和兑现。对于离散的人民和民族而言，不仅某种代表他们过去的遗产可以唤起他们对祖先的回忆和认同感，更为重要的是，家园遗产，或"家园"作为遗产隐喻和象征还成为

① 彭兆荣：《遗产政治学：现代语境中的表述与被表述关系》，《云南民族大学学报(哲学社会科学版)》2008年第1期。

他们代际间传袭具有稳定价值的纽带和工具。[1] 遗产社会主体通过对遗产的继承，表明其特定的身份和经历，在身份叠加的同时，也负担着使遗产能继续为后代身份证明与叠加的义务。所以，滇越铁路遗产化过程中，铁路职工及其生活区域，因铁路而发展起来的都市、村落的人群共同体，长期生活在铁路沿线、以铁路为交流工具的族群，以及一切与铁路有关的人群，作为遗产政治主体的民族国家及其代表、作为经济主体的企业等都必须给予尊重。

（二）遗产利益的条块化

文化线路遗产的特点之一就是要把遗产作为一个动态的整体来对待，强调遗产每个部分的意义存在于同其他部分的相互联系之中，有点类似于格氏塔心理学（Gestalt psychology，也称为完形心理学）那样，所强调的整体构造是一个不可分割，任何对整体中的构成部件的解释都必须依赖于整体的存在，因为“部分”只有在整体中才能体现出其意义，整体是一个有组织和秩序的完形。但是，就目前滇越铁路遗产的现状来看，遗产的地方性政治主体把滇越铁路的“文化资本”在社会发展中转化成“商业资本”，进而获得各层政治主体的利益。在整个滇越铁路（云南段）中，最具有特色的小站与自然景观主要有：开远站、碧色寨、芷村和以“人字桥”为核心的南溪河谷。随着近期大众旅游的发展，开远市规划了乡村旅游，其主打招牌是开远站的法式建筑以及开远市民间收藏的滇越铁路文物，打造一座由“火车拉出来”的都市文化；碧色寨作为米轨与寸轨的交汇点，曾经的商贸发展在这里形成了独具特色的东西方文化。铁路一侧为典型的地方性农业文明村落，另一侧为西方式建筑，包括站台、铁路职工宿舍、网球场以及美孚石油公司、亚细亚水火油公司、哥胪士酒店等，工业文化与农业文化、西方文化与东方文化在这样一个小小村落交汇，无论对于中国人还是外国人，这里都是充满着诱惑。因此，蒙自县正在计划把这里打造成“法国风情园”，而芷村则是当时“机务段”的总部，火车从昆明行到这里，就要开始进入南溪河谷，这里号称是滇越铁路“万级阶梯”的开始，险峻的自然景观，已经足以让游客心跳，而这里却又是中共云南省第一次

---

[1] D. Lowenthal, *The Heritage Crusade and the Spoils of History*, Cambridge: Cambridge University Press, 1997, p. 10.

代表大会召开和越南胡志明主席避难的地方，所以这里很自然地成为蒙自县建设“红色旅游”的基地。而位于屏边县大围山地带的“人字桥”是整个滇越铁路的标志性桥梁，加以周围高山险峻，谷深水急，屏边县曾经耗资20万，请专家给他们规划“人字桥”及其周边自然景观的旅游规划。作为滇越铁路的衍生物，个碧石铁路拆除后，个旧市为了满足人们的怀旧情结，把原来的个碧石铁路公司旧址改成了个碧石铁路博物馆，展示滇越铁路与个碧石铁路的相关文物。昆明铁路分局作为滇越铁路的直接管理者，也意识到这条运行的“米轨”线路的历史、文物的社会价值，在昆明市火车北站的“米轨”车站，建立了“云南省火车博物馆”，馆内保存了滇越铁路以及个碧石铁路当年运行的各类火车头，包括宋美龄乘坐的“米其林”火车以及“寸轨”的29号火车头。当年修建滇越铁路的相关文件、条约、章程、器材、工具、照片以及滇越铁路相关物件如法国总经理办公室里的电话、电报、桌椅等。

可以看出，不同的遗产政治主体根据其权力的范围，对遗产的不同部分进行遴选、评估、管理和利用，其中的缺失是不言而喻的。这种块状分割，忽视了对遗产整体认识，包括遗产的发生和生成背景，遗产与生态环境所形成的友好、互动关系，遗产与特定民族、族群和人群所形成的认知和认同纽带，遗产与遗产之间的相互说明、相互映照关系、特定的遗产作为一个意义和价值表述的内部结构关系，遗产所属者与外来者（insiders/outsiders）、遗产社会主体与游客（hosts/guests）之间的理解和协同关系等。此外这种条块分割还体现在中国与越南在对待整条铁路的认识、利用的态度上。在越南，自老街至海防的米轨铁路每天货运、客运依旧繁忙，而在中国境内，现在每天只有寥寥的货运列车。如果要使滇越铁路成为文化线路遗产，就必须要协调两国对待滇越铁路的态度，实现滇越铁路遗产的完整性，从而完整地续写滇越铁路的生命史与文化历程。

小结

当那条曾经带给人们美好生活的“寸轨”小火车消逝以后，人们每每谈及个碧石铁路、个旧锡矿业发展以及个旧都市文化时，不得不千方百计地寻找那些与铁路有关的人的后代，重新建构边民社会的记

忆，并把曾经与火车有关的物/事当作文物、遗产存放于博物馆，让人们已经碎片化的记忆能够在这些文物、遗产上获得佐证，进而谋求社会某种意义的存在。滇越铁路现在面临着个碧石铁路当年相同的情境，作为交通工具的使命行将完成，是拆毁还是保留，边民社会的人群再次面临着抉择。滇越铁路已融入了边民社会中，成为边民社会的物化符号和自我存在与延伸的载体，是祖先留给我们的财产，我们有义务在继承、享受这份财产的同时，承担让其延续下去的义务，以便后世能够立足于他们的生活，重构以前的社会。

滇越铁路既然是边民社会自我存在与延续的载体，就需要从关怀人的角度来关怀滇越铁路，让其生命能继续存在，而文化遗产恰是解决这个问题的途径。作为滇越铁路文化遗产的原真性主体——边民社会，既可以进行自我展示与自我凸显，又可以继续通过滇越铁路进行自我叠加。同时，文化遗产身份既可以重新书写滇越铁路的文化传记又可以实现其生命的延续。当文化遗产的拥有者与文化遗产融为一体的时候，已经不再能分清谁是主体，谁是客体，如果在时下的遗产旅游与遗产运动中能更多地尊重遗产的主体，把文化遗产看作是文化遗产原真性主体自我的表现符号，像尊重作为主体的人一样来尊重这些文化遗产，也就不会出现工业时代的“遗产制造”。因为，对文化遗产的尊重，既是对遗产主体的尊重，也是对人类家园的尊重。

结 语

物与人的二元对立，构成了人们认知系统的基本结构，人们赋予物不同的文化内涵，用来认识社会，分析人群共同体的行为模式与信仰体系等。进化论以不同的物所含有技术高低赋予了使用不同物体的社会发展等级、高低序列。在人类学关于物的研究领域中，礼物研究成为最重要的一个部分，在莫斯确立的礼物交换的“赠礼、接受与回赠”体系以及回赠的义务——“礼物之灵”之后，包括马林诺夫斯基、列维-斯特劳斯、萨林斯、安妮特·韦娜、古德利尔以及阎云翔等，都是在不断地寻找、完善莫斯所说的“回赠礼物的义务在于礼物之灵”的说法。而这些关于物的研究是把对于纯粹客体的研究转向于以物为媒介，来分析在物的流动之后的人与人、人与社会、社会与社会的关系，其研究的还是“物性”系统的某一要素，而不是“物性”系统。包括后来的象征学派以物为符号，分析物的“能指”与“所指”，从文化的视角确定物的分类、安排物的秩序，最终实现社会的有序；后马克思主义关于商品的研究，从文化的价值取向讨论商品的价值，并分析商品进入消费领域后，所体现的消费者的权力、地位与等级关系。

这些关于物的研究，都是把物作为客体，从客体是如何影响主体、主体是如何根据文化的法则安排客体的角度来研究物。随着社会心理学对于事物和社会记忆、集体记忆等研究，人们很难再从“主观/客观”、“主体/客体”、“我者/他者”等二元关系对物与人进行简单厘判，物是人们情感的依附和记忆的载体，成为了人们延伸的自我，因为物具有稳定及规律心理的作用，可以证明拥有者的权力而具象化他的自

我，或显示其自我的连续，或代表一个人与其他人连接的纽带等。[①]所以，物的生命就是与物相关的社会、人群以及个体的生命的延伸，在主客体消融的情境中，对物作为自我延伸的探讨成了人类学研究人、物的一个视角。

1903—1910 年，法国殖民者在中华帝国的边缘云南修建通往越南海防的滇越铁路。作为一种特殊的物，是西方殖民者工业文明向非西方世界的空间递延，对于殖民者来说，体现了西方相对于非西方在社会发展序列上的优越；对于殖民地来说，是非西方国家被殖民的物化表征符号，意味着主权的缺失和家园的离散，“滇越铁路”在不同人群的文化图式中具有不同的意义。铁路的历史事实隐喻着一个真实性，包括作为物质的铁路如何践行作为殖民化隐喻的权力叙事，以及殖民地人们如何面对殖民化权力。面对西方殖民者的侵略行为，乡民从地方性知识体系中，寻找殖民者行为的不合理性，在地方叙事中丑化殖民者的行为，抬高“自我”的作用，并对历史事件进行“结构性的失忆”和塑造英雄行为，以期实现保护家园的理想。而作为乡民社会的精英分子——绅商阶层在西方“他者”在“我者”家园中的修建铁路时，实现了内部的整合，书写了地方社会的民族主义运动。随着铁路的通车，其作为现代交通运输工具的优势得到充分体现，带动了沿途商贸的发展，“商会”作为“第三领域”，在与国家正式权力互动过程中共同建构了边民社会的多元现代性发展。

滇越铁路作为西方殖民者与中华帝国之间非对等性的“礼物”交换，法国获得利益的同时，也使得现代“都市西方文化”在殖民地世界很快的传播开来。铁路是商品与资本的综合体，最大的特点是具有不断的生成性，包括与铁路有关的物/事的生成，随着人员流通、商贸发展，都市西方文化与现代生活、生产方式在沿途得到很快传播，作为滇越铁路的中间站，开远很快就成了一座由“火车拉出来的现代都市”，使得铁路成了都市延伸的自我，承载了社会发展的历史与记忆。铁路作为媒介的作用，不仅体现在现代西方生产生活方式、科学技术的传播，同时也体现西方天主教文化对边民社会的渗入。铁路修建与通车后，云南天主教传播中心从传统的滇西北、滇东、滇东北地区转向滇南与滇东南地区，铁路沿线的少数民族尤其是苗族很多都皈依了天主

① 黄应贵主编：《物与物质文化》，台北：“中央”研究院民族研究所，2004 年，第 20 页。

教。天主教作为一种外来文化，进入苗族生活之中，苗族群众对其实施了“处置性控制”，在原有的地方性知识系统中进行“结构性失忆”或者“结构性内化”，重新安排了地方性文化结构，使得苗族的文化变迁内化于地方性文化系统之中，从而形成与原有文化相连续的新的文化构型，西方文化因此被赋予了地方性意义。

滇越铁路作为一条连接东方与西方、传统与现代、都市与乡村的锁链，对边民社会的政治、经济、文化、历史、生活等都产生了长久的影响，形塑了边民社会的集体记忆与集体表述。从人们对铁路社区里的人、铁路遗留物/事的态度上，可以看出滇越铁路及其附属物/事已经成为边民社会自我存在、延续与叠加的手段，当铁路遗留物或者与铁路有关的人、物、事在现代社会发展中出现消逝时，人们充满了失落的情感，因为这些人、物、事被他们作为自我存在的外在符号，当他们消逝时，也就是某种意义上的自我流失。滇越铁路及其附属物/事已经超越了“物”与“人”、“主体”与“客体”的二元结构，实现了主客体之间的相互转化。铁路文化遗产的存在，既可以使得集体记忆有着客观的物体支撑，也使得边民社会能够继续以铁路作为他们自我存在与延续的载体。

滇越铁路与边民社会一直处于相互建构的过程中，滇越铁路是“外来的物”，在作为西方殖民的物化符号的同时，也成为了边民社会现代性发展的中介，其“物性”系统的客体属性得到充分的张扬，非但没有像“钢斧”对澳大利亚“Yir Yoront”人社会所产生的灾难性影响，倒是在铁路沿途的边民社会中勾画出一幅多元色调的山水图，使其侵入边民社会的机体之中，成为边民社会一种延伸自我的表现方式，最终实现了滇越铁路及其附属物/事与边民社会之间的互化。因为自我延伸的主要范畴包括身体、内在过程、思想，以及经历，还有那些人们感到息息相关的那些人、地点和东西，在这些附加的自我延伸范畴中，地点和经历经常被看作是延伸自我最明显一部分。[①] 滇越铁路及其附属物/事模塑了边民社会的发展，在铁路沿途区域深深烙上了铁路的痕迹：工业的发展、都市的崛起、现代化的进程、西方都市文化的进入、商品的消费、多元文化的形成、西方医学的进入、教育的发展、社会

① Russell W. Belk, “Possession and the Extended Self”, *Journal of Consumer Research*, vol. 15, September, 1988, pp. 142—147.

历史、政治事件、民间叙事等，这一切使得滇越铁路及其附属物/事成为边民社会延伸的自我，主体与客体最终成为一个统一体，这就要求人们以对待“主体”的态度去对待“客体”。2003 年，昆明铁路局认为昆河高速公路的即将开通和“泛亚铁路云南东线”的修建，使得滇越铁路作为区域间的运输作用已不重要，决定停止滇越铁路的客运业务，保留部分货物运输，在“泛亚铁路”通车后，就停运整个铁路。当年的“个碧石”铁路拆除后，乡民社会记忆的情境逐渐消失，人们的记忆出现碎片化，最后以期通过博物馆来弥补记忆的缺失和社会的离散，从而尽量延缓自我的流失。那么滇越铁路是否会重蹈“个碧石”铁路的命运呢？

遗产，无论从公义的遗产还是私义的遗产角度，都是指我们从祖先那里继承的财产。财产在很大程度上成了自我延续与叠加的手段。有价值的物质财产……的作用是自我的标志，这些标志本身就是自我继续完善的基本要素，这样我们就为自己创造了世界的意义，与此同时也就创造了我们自己，切切实实把自己延伸到客观物质中去了。[①] 滇越铁路已经融入了边民社会中，成为边民社会的物化符号和自我存在与延伸的载体，我们有义务在继承、享受这份财产的同时，承担让其延续下去的义务，以便后世能够立足他们的生活，重构以前的社会。鉴于滇越铁路文化遗产是一个遗产束，包含着物质文化遗产、非物质文化遗产与自然遗产以及其动态的文化交流与文化生成性，所以文化线路遗产是滇越铁路文化遗产发展道路的选择，只有这样才能保证滇越铁路文化遗产的完整性、原真性和主体性。

物如人，有自己的生命，在生命的每个阶段都有自己的文化传记。物的社会历史与它们的文化传记不能分开，因为在一个较长的历史时期和较为广泛的社会层次上，正是物的社会历史构造了较短时期内特殊的物的轨迹的形式、意义以及结构；同样，尽管很难记录或者预测，但物的文化传记中一些小的变化经过一段时间，必然导致物的社会历史的变化。[②] 滇越铁路作为“事件之物”，对其研究必然要求把滇越铁

---

① Eugene Rochberg-Halton, "Object Relations, Role Models, and Cultivation of the Self", *Environment and Behavior*, 16(3), 1984, p. 335.

② Arjun Appadurai, "Commodities and the Politics of Value", in Arjun Appadurai, ed., *The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective*, Cambridge: Cambridge University Press, 1986, p. 36.

路放入事件的情境中，从文化图式的角度来看待其意义。在整个滇越铁路的生命史中，从相对于人和社会来说是“客体”的物逐渐转变成为边民社会延伸的自我，成为“主体”的构成部分，实现物与人、社会的主客体互化。在这一互化过程中，滇越铁路文化传记得以不断的夯实。而把滇越铁路作为文化遗产则既使得滇越铁路生命得以延续，又使得边民社会能够继续以其延伸自我。

人类学领域中关于物的民族志研究基本上是把物与人放置于二元结构中，以物为媒介，考察物背后的人与人、人与社会、社会与社会之间的关系，对于物的文化传记的书写只是存在与物的生命史中的某一阶段，更不用说把物作为人与社会的延伸的自我、从对待主体的角度去善待物。把人与物互化，从主体的视角去审视客体、尊重客体，一方面让物在“移动性”的社会中对人们心灵起到“按摩器”作用；另一方面有助于对人、物的完整理解与认知，而这将充实人类学民族志研究的视角。

当然由于笔者学识的有限，和田野深度的缺乏，著作未敢有理论创新的决心与雄心，因此只在现有人类学素养之基础上，以现有的理论与方法为圭臬，对滇越铁路与边民社会的互化作力所能及的阐述与解读。每日下笔千言，时有“过度诠释”之忧惧，其中附会之处，敬请方家批评指正。

参考文献

地方性文献

[1]《阿迷州志》(清·雍正十三年刊抄本)台北:台湾学生书局 1968 年版。

[2] 曹定安:《开远史话》,昆明:云南科技出版社 1997 年版。

[3] 段锡:《1910 年的列车》,昆明:云南美术出版社 2002 年版。

[4] 段锡、张长利:《滇越铁路——跨越百年的小火车》,昆明:云南美术出版社 2007 年版。

[5] 方国瑜:《云南史料丛刊》,昆明:云南人民出版社 2001 年版。

[6] 方国瑜:《中国西南历史地理考释》,北京:中华书局 1987 年版。

[7] 个旧市志编纂委员会:《个旧市志》,昆明:云南人民出版社 1998 年版。

[8] 个旧市文史资料研究委员会:《个旧市文史资料选辑(1—8)》。

[9] 河口文史资料委员会:《河口文史资料(1—5)》。

[10] 红河州教育志编纂委员会:《红河州教育志》,昆明:云南大学出版社 1995 年版。

[11] 红河州卫生志编纂委员会:《红河州卫生志》,昆明:云南民族出版社 1993 年版。

[12] 红河州志编纂委员会:《红河州志》,北京:生活·读书·新知三联书店出版 1995 年版。

[13] 红河州文史委员会:《红河文史集粹(上、中、下)》,北京:民族出版社 2005 年版。

[14] 红河州文史委员会:《红河州文史资料选辑(1—13)》。

[15] 开远市文史资料委员会:《开远市文史资料选辑(1—10)》。

[16] 开远市文物管理所:《开远文物志》,昆明:云南美术出版社 2007 年版。

[17] 开远市志编纂委员会编:《开远市志》,昆明:云南人民出版社 1996 年版。

[18] 开远市志办:《开远年鉴(2007)》,德宏:德宏民族出版社 2007 年版。

[19] 开远铁路分局志编纂委员会:《开远铁路分局年鉴》,北京:中国铁道出版社出版 1992 年版。
[20] 昆明海关:《云南省志・海关志》,昆明:云南人民出版社 1996 年版。
[21] 李存贵、木霁弘:《第 4 趟列车:开远文化的新视界》,昆明:云南人民出版社 2007 年版。
[22] 李春龙、江燕:《新纂云南通志四》,昆明:云南人民出版社 2007 年版。
[23] 李开义、殷晓俊:《彼岸的目光——晚清法国外交官方苏雅在云南》,昆明:云南教育出版社 2002 年版。
[24] 刘景毛、文明元、王钰、李春龙:《新纂云南通志五》,昆明:云南人民出版社 2007 年版。
[25] 李正有:《红河民族文化简史》,昆明:云南人民出版社 2006 年版。
[26] 罗养儒:《云南掌故》,昆明:云南民族出版社 2002 年版。
[27] 蒙自县文史资料编辑委员会:《蒙自文史资料》。
[28] 蒙自县志编纂委员会:《蒙自县志》,北京:中华书局出版社 1995 年版。
[29] 牛鸿斌、文明元、李春龙、刘景冒:《新纂云南通志七》,昆明:云南人民出版社 2007 年版。
[30] 佘计全:《滇南民办小铁路:风雨八十年》,内部资料。
[31] 王友之:《锡都古今》,北京:民族出版社 2005 年版。
[32] 严介生:《汽笛声声闹九州:清末民初铁路史话》,北京:中国铁道出版社 2005 年版。
[33] 砚山县志编纂委员会:《砚山县志》,昆明:云南人民出版社 2000 年版。
[34] 余春泽:《个旧锡文化》,昆明:云南人民出版社 2006 年版。
[35] 云南地方志编纂委员会:《新纂云南通志・交通考二:铁路》,1988 年。
[36] 云南省铁道志编写委员会:《云南省志・铁道志》,昆明:云南人民出版社 1995 年版。
[37] 云南省社会科学院宗教研究所:《云南省志・宗教志》,昆明:云南人民出版社 1995 年版。
[38] 云南省文史委员会:《云南文史集粹(五、六、十)》,昆明:云南人民出版社 2004 年版。
[39] 云南省志编纂委员会:《续云南通志长编(上、中、下)》,1985 年。
[40] 云南省档案馆:《清末民初的云南社会》,昆明:云南人民出版社 2005 年版。
[41] 中共红河州委宣传部:《屏边苗族文化调查》,内部资料,2006 年。
[42] 中共红河州委宣传部:《个旧锡文化调查》,内部资料,2006 年。
[43] 中共红河州委宣传部:《红河民族文化调查》,内部资料,2006 年。

国内著作

[44] 白青峰:《锈迹:寻访中国工业遗产》,北京:中国工人出版社 2008 年版。

[45] 费孝通:《江村经济》,南京:江苏人民出版社 1986 年版。
[46] 费孝通:《乡土中国・生育制度》,北京:北京大学出版社 1998 年版。
[47] 费孝通:《论人类学与文化自觉》,北京:华夏出版社 2003 年版。
[48] 和少英:《社会文化人类学初探》,昆明:云南大学出版社 2007 年版。
[49] 黄淑聘:《文化人类学理论方法研究》,广州:广东高等教育出版社 1996 年版。
[50] 李春霞:《遗产:起源与规则》,昆明:云南教育出版社 2008 年版。
[51] 李占才:《中国铁路史(1876—1949)》,汕头:汕头大学出版社 1994 年版。
[52] 林惠祥:《文化人类学》,北京:商务印书馆 1934 年版。
[53] 刘红婴、王健民:《世界遗产概论》,北京:中国旅游出版社 2003 年版。
[54] 罗佳明:《中国世界遗产管理体系研究》,上海:复旦大学出版社 2004 年版。
[55] 孟悦、罗钢主编:《物质文化读本》,北京:北京大学出版社 2008 年版。
[56] 宓汝成:《帝国主义与中国铁路:1847—1949》,北京:经济管理出版社 2007 年版。
[57] 纳日碧力戈:《现代背景下的族群建构》,昆明:云南教育出版社 2000 年版。
[58] 彭顺生:《世界遗产旅游概论》,北京:中国旅游出版社 2008 年版。
[59] 彭兆荣:《人类学仪式的理论与实践》,北京:民族出版社 2007 年版。
[60] 彭兆荣:《边际族群:远离帝国庇佑的客人》,合肥:黄山书社 2006 年版。
[61] 彭兆荣:《遗产:反思与阐释》,昆明:云南教育出版社 2008 年版。
[62] 招子明、陈刚主编:《人类学》,北京:中国人民大学出版社 2008 年版。
[63] 石奕龙:《应用人类学》,厦门:厦门大学出版社 1996 年版。
[64] 石奕龙、郭志超主编:《文化理论与族群研究》,合肥:黄山书社 2004 年版。
[65] 孙克勤:《世界文化与自然遗产概论》,北京:中国地质大学出版社 2005 年版。
[66] 孙秋云主编:《文化人类学教程》,北京:民族出版社 2004 年版。
[67] 王铭铭:《社会人类学与中国研究》,桂林:广西师范大学出版社 2005 年版。
[68] 王铭铭:《西方人类学思潮十讲》,桂林:广西师范大学出版社 2005 年版。
[69] 王铭铭:《西方作为他者:论中国"西方学"的谱系与意义》,北京:世界图书出版公司 2007 年版。
[70] 五新福:《苗族文化史》,成都:四川人民出版社 2000 年版。
[71] 夏建中:《文化人类学理论学派》,北京:中国人民大学出版社 1997 年版。
[72] 谢本书:《云南近代史》,昆明:云南人民出版社 1993 年版。
[73] 熊玉有:《苗族文化史》,昆明:云南民族出版社 2003 年版。
[74] 徐大同:《西方政治思想史》,天津:天津教育出版社 2002 年版。
[75] 杨学政:《云南宗教史》,昆明:云南人民出版社 1999 年版。
[76] 尹铁:《晚清铁路与晚清社会变迁研究》,北京:经济科学出版社 2005 年版。

[77] 尤中：《中国西南的古代民族》，昆明：云南人民出版社 1980 年版。
[78] 尤中：《中国西南民族史》，昆明：云南人民出版社 1985 年版。
[79] 徐杰舜：《族群与族群文化》，哈尔滨：黑龙江人民出版社 2006 年版。

期刊文献

[80] 车辚：《滇越铁路与近代西方科学技术在云南的传播》，《昆明理工大学学报（社会科学版）》2006 年第 4 期。
[81] 车辚：《清末民初的云南地缘政治形态及其成因》，《学术探索》2007 年第 1 期。
[82] 车辚：《清末民初昆明的城市消费变迁》，《云南民族大学学报（哲学社会科学版）》2007 年第 1 期。
[83] 陈征平：《滇越铁路与云南早期工业化的起步》，《云南财贸学院学报》2000 年第 5 期。
[84] 郭志超：《20 世纪文化人类学理论的两大流向》，《厦门大学学报（哲学社会科学版）》2000 年第 2 期。
[85] 李春霞、彭兆荣：《从滇越铁路看遗产的“遗产化”》，《云南民族大学学报（哲学社会科学版）》2009 年第 1 期。
[86] 李伟、俞孔坚：《世界文化遗产保护的新动向———文化线路》，《城市问题》2005 年第 4 期。
[87] 李林、魏卫：《国内外工业遗产旅游研究述评》，《华南理工大学学报（社会科学版）》2005 年第 4 期。
[88] 梁宏志：《蒙自开关与近代云南市场结构变迁》，《云南师范大学学报（哲学社会科学版）》2005 年第 4 期。
[89] 刘晓春：《历史/结构—萨林斯关于南太平洋岛殖民遭遇的论述》，《民俗研究》第 2006 年第 1 期。
[90] 刘小方、李海军：《世界文化线路遗产的保护与旅游开发——以四川省为例》，《桂林旅游高等专科学校学报》2004 年第 2 期。
[91] 刘小方：《文化线路辨析》，《桂林旅游高等专科学校学报》2006 年第 5 期。
[92] 刘小方：《文化线路研究的新进展》，《桂林旅游高等专科学校学报》2007 年第 6 期。
[93] 龙永行：《十九世纪末二十世纪初滇南矿工武装斗争述评》，《云南师范大学学报（哲学社会科学版）》1990 年第 3 期。
[94] 龙永行：《中法战争前法国对越南的侵略活动》，《东南亚》1993 年第 3 期。
[95] 彭兆荣：《论民族作为历史性的表述单位》，《中国社会科学》2004 年第 2 期。
[96] 彭兆荣：《遗产学与遗产运动. 表述与制造》，《文艺研究》2008 年第 2 期。
[97] 彭兆荣：《遗产政治学. 现代语境中的表述与被表述关系》，《云南民族大学学

报(哲学社会科学版)》2008年第2期。
[98] 彭兆荣:《以民族—国家的名义:国家遗产的属性与限度》,《贵州社会科学》2008年第2期。
[99] 彭兆荣、吴兴帜:《民族志表述中物的交换》,《中南民族大学学报(人文社会科学版)》2009年第1期。
[100] 彭兆荣、葛荣玲:《遗事物语:民族志对物的研究范式》,《厦门大学学报(哲学社会科学版)》2009年第2期。
[101] 彭兆荣、吴兴帜:《作为认知图式的"地方"》,《北方民族大学学报(哲学社会科学版)》2009年第2期。
[102] 彭兆荣:《此"博物"抑或彼"博物":这是一个问题》,《文化遗产》2009年第4期。
[103] 彭兆荣:《物的民族志述评》,《世界民族》2010年第1期。
[104] 石奕龙:《文化、文明、传统与现代杂说》,《中南民族大学学报(人文社会科学版)》2006年第3期。
[105] 孙晶:《布罗代尔的长时段理论及其评价》,《广西大学学报(哲学社会科学版)》2002年第3期。
[106] 王铭铭:《关于国家的人类学》,《中国农业大学学报(社会科学版)》2007年第1期。
[107] 王铭铭:《民族与国家——从吴文藻的早期论述出发》,《云南民族学院学报(哲学社会科学版)》1999年第6期。
[108] 王铭铭:《物的社会生命?——莫斯〈论礼物〉的解释力与局限性》,《社会学研究》2006年第4期。
[109] 王玉芝、王红晓:《滇越铁路与云南边疆少数民族地区的发展与进步》,《红河学院学报》2007年第6期。
[110] 吴兴帜:《空间、秩序与人群共同体》,《怀化学院》2009年第1期。
[111] 吴兴帜:《"物"的人类学研究》,《青海民族研究》2009年第2期。
[112] 严昌洪:《20世纪30年代国民政府风俗调查与改良活动述论》,《华中师范大学学报(人文社会科学版)》2002年第6期。
[113] 姚雅欣、李小青:《"文化线路"的多维度内涵》,《文物世界》2006年第1期。
[114] 张建军:《民族国家研究综述》,《中南民族大学学报(人文社会科学版)》2005年第2期。
[115] 张晓琼:《近代基督教传入对云南部分信教少数民族的文化影响》,《民族教育研究》2001年第3期。
[116] 张轶群:《滇越铁路(云南段)沿线地区城镇与建筑文化的近代变迁研究》,云南工业大学研究生论文,1999年。
[117] 张轶群:《滇越铁路的历史记忆——镇越铁路沿线的近代铁路社区建筑初

探》,《小城镇建设》2003 年第 4 期。
[118] 张铁群:《滇越铁路的历史记忆之二——西方建筑的异地重构与传统建筑的西化趋向》,《小城镇建设》2003 年第 7 期。
[119] 张之敏:《中国近代铁路发展的社会文化史研究》,大连理工大学硕士论文,2007 年 6 月。
[120] 赵铨:《滇越铁路沿线农村商品经济初探》,《云南财贸学院学报》1997 年第 4 期。
[121] 赵蕊:《论云南绅士与清末收回铁路利权运动》,《学术探索》2006 年第 4 期。
[122] 赵旭峰:《滇越铁路与滇东南民族地区的近代化进程》,《云南农业大学学报》2009 年第 3 期。

国外译著与港澳台著作

[123] 〔美〕爱德华·W. 赛义德:《东方学》,王宇根译,北京:三联书店 2007 年版。
[124] 〔英〕埃德蒙·利奇:《文化与交流》,卢德平译,北京:华夏出版社 1991 年版。
[125] 〔英〕安东尼·吉登斯:《现代性的后果》,田禾译,南京:译林出版社 2000 年版。
[126] 〔英〕安东尼·吉登斯:《失控的世界》,周红云译,南昌:江西人民出版社 2006 年版。
[127] 〔英〕安东尼·吉登斯:《资本主义与现代社会理论》,郭忠华、潘华凌译,上海:上海译文出版社 2007 年版。
[128] 〔英〕安东尼·吉登斯:《民族—国家与暴力》,胡宗泽等译,北京:三联书店 1998 年版。
[129] 〔英〕埃里·凯杜里:《民族主义》,张明明译,北京:中央编译出版社 2002 年版。
[130] 〔美〕埃里克·沃尔夫:《乡民社会》,张恭启译,台北:巨流图书公司 1984 年版。
[131] 〔美〕埃里克·沃尔夫:《欧洲与没有历史的人民》,赵丙祥等译,上海:上海世纪出版集团 2005 年版。
[132] 〔英〕埃里克·霍布斯鲍姆:《民族与民族主义》,李金梅译,上海:上海人民出版社 2000 年版。
[133] 〔英〕埃里克·霍布斯鲍姆:《革命的年代:1789—1848》,王章辉等译,南京:江苏人民出版社 1999 年版。
[134] 〔英〕埃里克·霍布斯鲍姆:《资本的年代:1848—1875》,张晓华等译,南京:江苏人民出版社 1999 年版。
[135] 〔英〕埃里克·霍布斯鲍姆:《帝国的年代:1875—1914》,贾士蘅译,南京:江

苏人民出版社 1999 年版。
[136]〔法〕爱弥儿・涂尔干:《宗教生活的初级形式》,林宗锦、彭守义译,北京:中央民族大学出版社 1999 年版。
[137]〔美〕安德烈・贡德・弗兰克:《白银资本:重视经济全球化中的东方》,刘北成译,中央编译出版社 2001 年版。
[138]〔美〕安德烈・贡德・弗兰克、巴里・K. 吉尔斯:《世界体系:500 年还是 5000 年?》,郝名玮译,北京:社会科学文献出版社 2004 年版。
[139]〔法〕奥古斯特・弗朗索瓦(方苏雅):《晚清纪事——一个法国外交官的手记》,罗顺江、胡宗荣译,昆明:云南美术出版社 2001 年版。
[140]〔美〕保罗・康纳顿:《社会如何记忆》,纳日碧力戈译,上海:上海人民出版社 2000 年版。
[141]〔美〕本尼迪克特・安德森:《想象的共同体:民族主义的起源与散布》,吴叡人译,上海:上海世纪出版集团 2005 年版。
[142]〔英〕彼得・伯克:《图像证史》,杨豫译,北京:北京大学出版社 2008 年版。
[143]〔美〕博厄斯:《人类学与现代生活》,杨成志译,重庆商务印书馆 1945 年版。
[144] 陈其南:《文化的轨迹(上下册)》,台北:台北允晨文化股份有限公司 1991 年版。
[145]〔美〕大卫・费特曼:《民族志:步步深入》,龚建华译,重庆:重庆大学出版社 2007 年版。
[146]〔美〕道格拉斯・凯尔纳、斯蒂文・贝斯特:《后现代理论:批判性的质疑》,张志斌译,北京:中央编译出版社 1999 年版。
[147]〔美〕戴维・哈维:《后现代状况:对文化变迁之缘起的探究》,阎嘉译,北京:商务印书馆 2003 年版。
[148]〔英〕H. R. 戴维斯:《云南:联结印度和扬子江的锁链》,李安泰、邓立木、和少英、何昌邑、鲍江译,昆明:云南教育出版社 2000 年版。
[149]〔美〕丹尼尔・贝尔:《资本主义文化矛盾》,严蓓文译,南京:江苏人民出版社 2007 年版。
[150]〔美〕杜赞奇:《从民族国家拯救历史:民族主义话语与中国现代史研究》,王宪明译,北京:社会科学文献出版社 2003 年版。
[151]〔美〕杜赞奇:《文化、权利与国家:1900—1942 年的华北农村》,王福明译,南京:江苏人民出版社 2006 年版。
[152]〔英〕厄内斯特・盖尔纳:《民族与民族主义》,韩红译,北京:中央编译出版社 2002 年版。
[153]〔英〕菲奥纳・鲍伊:《宗教人类学导论》,金泽、何其敏译,北京:中国人民大学出版社 2004 年版。
[154]〔法〕费尔南・布罗代尔:《菲利普二世时代的地中海和地中海世界》上、下

卷，唐家龙、吴模信译，北京：商务印书馆 1998 年版。
[155]〔美〕福克斯：《重新把握人类学》，和少英等译，昆明：云南大学出版社 1994 年版。
[156]〔美〕弗雷德里克·杰姆逊、三好将夫：《全球化的文化》，马丁译，南京：南京大学出版社 2001 年版。
[157]〔美〕葛凯：《制造中国：消费文化与民族国家的创建》，黄振萍译，北京：北京大学出版社 2007 年版。
[158]〔英〕格雷戈里：《礼物与商品》，杜杉杉等译，昆明：云南大学出版社 2001 年版。
[159]〔德〕哈拉尔德·韦尔策：《社会记忆：历史、回忆、传承》，季斌、王立君、白锡堃译，北京：北京大学出版社 2007 年版。
[160]〔美〕哈维兰：《当代人类学》，王铭铭等译，上海：上海人民出版社 1987 年版。
[161]〔美〕赫尔德、罗西瑙：《国将不国》，俞可平等译，南昌：江西人民出版社 2004 年版。
[162]〔美〕亨利·欧内斯特·西格里斯特：《疾病文化史》，秦传安译，北京：中央编译出版社 2009 年版。
[163]〔美〕华尔兹：《国际政治理论》，信强译，上海：上海人民出版社 2008 年版。
[164]〔美〕怀特：《文化的科学》，沈原等译，济南：山东人民出版社 1988 年版。
[165]黄应贵主编：《物与物质文化》，台北："中央"研究院民族研究所，2004 年。
[166]〔英〕霍布斯鲍姆、兰格：《传统的发明》，顾杭、庞冠群译，南京：译林出版社 2004 年版。
[167]〔美〕基辛：《文化人类学》，张恭启等译，台北：台北巨流图书公司 1989 年版。
[168]〔美〕克利福德·吉尔兹：《地方性知识》，王海龙、张家瑄译，北京：中央编译出版社 2004 年版。
[169]〔英〕拉德克利夫-布朗：《社会人类学方法》，夏建中译，北京：华夏出版社 2002 年版。
[170]〔英〕雷蒙·威廉斯：《关键词——文化与社会的词汇》，刘建基译，北京：三联书店 2005 年版。
[171]李亦园：《人类学与现代社会》，台北：台北允晨文化股份有限公司 1984 年版。
[172]李亦园：《文化图像》上、下册，台北：台北允晨文化股份有限公司 1992 年版。
[173]〔法〕列维-斯特劳斯：《结构人类学(1,2)》，张祖建译，北京：中国人民大学出版社 2006 年版。

[174] 刘禾:《帝国的话语政治》,杨立华等译,北京:三联书店 2009 年版。
[175] 〔美〕流心:《自我的他性:当代中国的自我系谱》,常姝译,上海:上海人民出版社 2004 年版。
[176] 〔美〕刘易斯·芒德福:《技术与文明》,陈允明、王克仁等译,北京:中国建筑工业出版社 2009 年版。
[177] 〔美〕罗伯特·C. 尤林:《理解文化:从人类学和社会理论视角》,何国强译,北京:北京大学出版社 2005 年版。
[178] 〔英〕马凌诺斯基:《文化论》,费孝通译,北京:华夏出版社 2002 年版。
[179] 〔法〕马塞尔·莫斯:《礼物:古式社会中交换的形式与理由》,汲喆译,上海:上海人民出版社 2001 年版。
[180] 〔法〕马塞尔·莫斯:《社会学与人类学》,佘碧平译,上海:上海人民出版社 2003 年版。
[181] 〔美〕马文·哈里斯:《文化唯物主义》,张海洋、王曼萍译,北京:华夏出版社 1988 年版。
[182] 〔美〕马歇尔·萨林斯:《历史之岛》,蓝达居等译,上海:上海人民出版社 2003 年版。
[183] 〔美〕马歇尔·萨林斯:《文化与实践理性》,赵丙祥译,上海:人民出版社 2002 年版。
[184] 〔英〕迈克尔·奥克肖特、卢克·奥沙利文:《历史是什么》,王加丰、周旭东译,上海:上海财经大学出版社 2009 年版。
[185] 〔美〕摩根索:《国家间政治:权力斗争与和平》,徐昕、郝望、李保平译,北京:北京大学出版社 2006 年版。
[186] 〔法〕莫里斯·古德利尔:《礼物之谜》,王毅译,上海:上海人民出版社 2007 年版。
[187] 〔法〕莫里斯·哈布瓦赫:《论集体记忆》,毕然、郭金华译,上海:上海人民出版社 2002 年版。
[188] 〔印度〕帕尔塔·查特吉:《民族主义思想与殖民地世界:一种衍生的话语?》,范慕尤、杨曦译,南京:译林出版社 2007 年版。
[189] 〔法〕皮埃尔·布迪厄:《实践理性:关于行为理论》,谭立德译,北京:三联书店 2007 年版。
[190] 〔法〕皮埃尔·布迪厄:《实践感》,蒋梓骅译,南京:译林出版社 2003 年版。
[191] 〔英〕齐格蒙特·鲍曼:《全球化——人类的后果》,郭国良、徐建华译,北京:商务印书馆 2001 年版。
[192] 〔美〕乔治·E. 马尔库斯、米开尔·M. J. 费彻尔:《作为文化批评的人类学》,王铭铭等译,北京:三联书店 1998 年版。
[193] 〔法〕让·鲍德里亚:《消费社会》,刘成富、全志刚译,南京:南京大学 2008

年版。
[194]〔美〕塞缪尔·亨廷顿:《文明的冲突与世界秩序的重建》,周琪等译,北京:新华出版社 2002 年版。
[195]〔英〕斯密司:《文化的传播》,周俊章译,上海:上海文艺出版社 1991 年版。
[196]〔美〕史蒂文·瓦戈:《社会变迁》,王晓黎等译,北京:北京大学出版社 2007 年版。
[197]〔美〕史美书:《现代的诱惑:书写半殖民地中国的现代主义(1917—1937)》,和恬译,南京:江苏人民出版社 2007 年版。
[198]〔美〕史徒华:《文化变迁的理论》,张恭启译,台北:台北允晨文化实业股份有限公司 1984 年版。
[199]〔英〕汤林森:《文化帝国主义》,冯建三译,上海:上海人民出版社 1999 年版。
[200] 王嵩山:《文化传译:博物馆与人类学想象》,台北:稻乡出版社 1990 年版。
[201] 王明珂:《华夏边缘—历史记忆与族群认同》,台北:允晨文化实业股份有限公司 1997 年版。
[202]〔英〕维克多·特纳:《象征之林》,赵玉燕等译,北京:商务印书馆 2006 年版。
[203]〔美〕威廉·亚当斯:《人类学的哲学之根》,黄建波、李文建译,桂林:广西师范大学出版社 2006 年版。
[204]〔美〕伍兹:《文化变迁》,何瑞福译,石家庄:河北人民出版社 1987 年版。
[205]〔美〕阎云翔:《礼物的流动》,李放春等译,上海:上海人民出版社 2000 年版。
[206]〔美〕伊曼努尔·沃勒斯坦:《现代世界体系》1—3 卷,尤来寅等译,北京:高等教育出版社 1998 年版。
[207]〔瑞士〕雅各布·坦纳:《历史人类学导论》,白锡堃译,北京:北京大学出版社 2008 年版。
[208]〔美〕詹明信:《晚期资本主义的文化逻辑》,陈清侨等译,北京:生活·读书·新知三联书店 1997 年版。
[209]〔美〕詹姆斯·克利福德、乔治·E. 马库斯:《写文化——民族志的诗学与政治学》,高丙中等译,北京:商务印书馆 2006 年版。
[210] 庄英章等:《文化人类学》上、下册,台北:台北"国立"空中大学 1992 年版。

英文著作

[1] William Y. Adams, *The Philosophical Roots of Anthropology*, Stanford, Calif.: CSLI Publications, 1998.
[2] Annette Weiner, "Inalienable Possessions", in *Inalienable Possessions: The*

Paradox of Keeping-While-Giving, Berkeley: University of California Press, 1991.

[3] Appadurai Arjun, ed. , *The Social Life of Things: Commodities in Cultual Perspective*, Cambridge: Cambridge University Press,1986.

[4] F. Barth, *Ethnic Groups and Boundaries*, Boston: Little, Brown and Company, 1969.

[5] Claude-Marie Bazin, "Industrial Heritage in the Tourism Process in France", in M. Lanfant, J. B. Allcock and E. M. Bruner, eds. , *International Tourism: Identity and Change*, London: Sage Publications Ltd, 1995.

[6] H. Russell Bernard, *Research Methods in Anthropology: Qualitative and Quantitative Approache*, Walnut Creek, CA: AltaMira Press, 2006.

[7] Paul Bonannan, "The Impact of Money on an African Subsistence Economy", *in Journal of Economic History*,1959(19).

[8] Robert J. Braidwood, *Time and the Other: How Anthropology Makes Its Object*, New York: Columbia University Press, 1983.

[9] J. Clifford, *Routes: Travel and Translation in the Late Twentieth Century*, Massachusetts: Harvard University Press, 1997.

[10] Karen S. Cook, ed. , *Social Exchange Theory*, Calif. : SAGE Publications, 1990.

[11] Carole Counihan, and Penny van Esterik, *Food and Culture: A Reader*, New York: Routledge, 1997.

[12] T. H. Eriksen, Small Places, *Large Issues*, London and Chicago: Pluto Press, 1995.

[13] Steven Feld, Keith H. Basso, eds. , *Senses of Place*, Santa, N. M. : School of American Research Press,1995.

[14] N. H. Graburn, "Tourism, Modernity and Nostalgia", in Akbar S. Ahmed and Cris N. Shore, eds. , *The Future of Anthropology*, London & Atlantic Highlands, NJ: Athlone, 1995.

[15] B. Graham, G. J. Ashworth, and J. E. Tungridge, *A Geography of Heritage: Power, Culture and Economy*, London: Arnold, 2004.

[16] D. Harrison, M. Hitchcock, eds. , *The Politics of World Heritage*, Clevedon/Buffalo/Toronto: Channel View Publications, 2005.

[17] D. Harrison, M. Hitchcock, eds. , *Cultural Materialism: The Struggle for A Science of Culture*, New York: Random House, 1979.

[18] P. Howard, *Heritage Management*, *Interpretation*, *Identity*, London/New York: Continuum, 2006.

[19] M. Hufford, ed. , *Conserving Culture*: *A New Discourse on Heritage*, Urbana and Chicago: University of Illinois Press, 1994.

[20] Bruce Jackson, *Fieldwork*, Urbana: University of Illinois Press, 1987.

[21] B. Kirshenblatt-Gimblett, ed. , *Destination Culture*: *Tourism*, *Museums*, *and Heritage*, Berkeley: University of California Press, 1998.

[22] Alfred Louis Kroeber, Kluckhohn Clyde, *Culture*: *A Critical Review of Concepts and Definitions*, Millwood, N. Y. : Kraus Reprint Co. , 1978.

[23] Jane van Lawick-Goodall, *In the Shadow of Man*, San Diego, CA: San Diego State University Press, 1987.

[24] D. Lowenthal, *The Heritage Crusade and the Spoils of History*, Cambridge: Cambridge University Press, 1997.

[25] Steven Lukes, ed. , *The Rules of Sociological Method and Selected Texts on Sociology and Its Method*, trans. by W. D. Hall, New York: The Free Press, 1982.

[26] D. Maleuvre, *Museum Memories*: *History*, *Technology*, *Art*, California: Stanford University Press, 1999.

[27] R. Jon McGee, Richard L. Warms, *Anthropological Theory*: *An Introductory History*, New York: McGraw-Hill Book Company, 2006.

[28] Miller Daniel, *Matieral Culture and Mass Comsumption*, Oxford; New York: Basil Blackwell, 1987.

[29] Jerry D. Moore, *Visions of Culture*: *an Introduction to Anthropological Theories and Theorists*, Walnut Creek, CA: Alta Mira Press, 2004.

[30] Willard B. Moore, "Connecting the Past with the Present: Reflection upon Interpretation", in P. Hall and C. Seemann, eds. , *Folklife and Museum*: *Selected Readings*, The American Association for State and Local History Nashville, 1987.

[31] Edward Norbeck, *Religion in Human Life*: *Anthropological Views*, New York, Holt, Rinehart and Winston, 1973.

[32] Jonathan Parry, Maurice Bloch, eds. , *Money and the Morality of Exchange*, Cambridge: Cambridge University Press, 1989.

[33] Susan M. Perrce, ed. , *Objects of Knowledge*, London: The Athlone Press, 1990.

[34] Robert Redfield, *The Little Community*, *Peasant Society and Culture*, Chicago: The University of Chicago Press, 1963.

[35] I. Russell, ed. , *Images*, *Representations and Heritage*, Dublin: Springer, 2006.

[36] Russell W. Belk, "Possession and the Extended Self", *Journal of Consumer Research*, September 15, 1988.

[37] Carolyn D. Smith, William Kornblum, *In the Field: Readings on the Field Research Experience*, Westport, Conn.: Praeger, 1996.

[38] Julian Haynes Steward, *Theory of Culture Change: The Methodology of Multi-linear Evolution*, Urbana: University of Illinois Press, 1955.

[39] Nicholas Thomas, *Entangled Objects: Exchange, Material Culture, and Colonialism in the Pacific*, MA: Harvard University Press, 1991.

[40] C. Tilley, S. Keane, M. Rowlands, and P. Spyer, eds., *Handbook of Material Culture*, London: SAGE Publications, 2006.

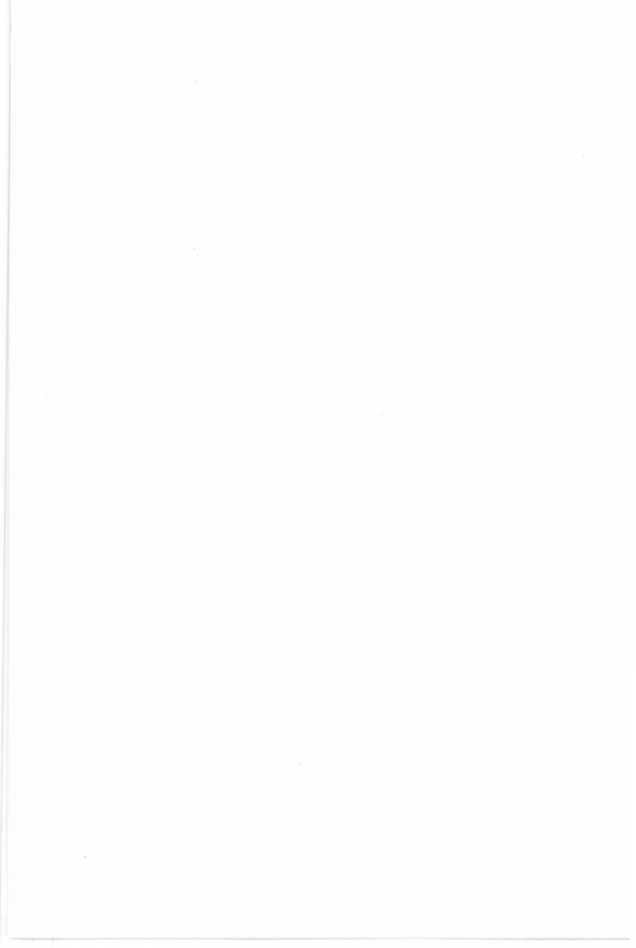
[41] Tim Wintera, *Post-conflict Heritage, Postcolonial Tourism: Culture, Politics and Development at Angkor*, Abingdon, Oxon; New York: Routledge, 2007.

[42] Victor Turner, *Dramas, Fields, and Metaphors: Symbolic Action in Human Society*, Ithaca, N. Y.: Cornell University Press, 1973.

[43] Victor Turner, *The Drums of Affliction: a Study of Religious Processes Among the Ndembu of Zambia*, Ithaca, New York: Cornell University Press, 1978.

[44] Clark Wissler, *Man and Culture*, New York: Thomas Y. Crowell, 1923.

[45] Eric R. Wolf, *Peasants*, Englewood Cliffs, N. J.: Prentice-Hall, 1961.



附　录

附录一：中法会订滇越铁路章程

光绪二十四年三月十九、二十等日，即西历一千八百九十八年四月初九、初十等日，经驻扎北京法国署使臣吕班与总理衙门互相同文照会所载：中国国家允准法国国家或所指法国公司，自越南边界至云南省城修造铁路一道。中国国家所应备者惟有该路所经过之地与路旁应用地段而已。铁路所经之道现经查看，嗣后应由两国国家酌商指定，并应行定立章程。按照总署文称意向原系巩固两国邦交，来往更形亲密，以免永远争论各事。

现法国国家拣选滇越铁路法国公司为修造开办东京至云南省城铁路，该公司系法国最为殷实银行合股设立。其铁路经过各地方，先由法国国家查看，再由该公司复勘，以总署王大臣及法国使臣互相同文照会为据，彼此商酌，以免永远争论各事，并修造铁路及管理铁路各事宜。诸臻妥洽，两相合意，爰订立章程如左：

一、东京边界至云南省城铁路，自河口起抵蒙自，或于蒙自附近，以至云南省城。设若嗣后法国国家查看，有略改此路之处，应由驻扎云南省法国总领事官照会滇省大吏，会同监工，详加查看，所拟改之处果无妨碍，滇省大吏应行即速备文照复法国总领事允准，始能改修。倘法国总领事官与滇省大吏意见不合，则应由驻京法国使臣与外务部商定一切。

二、铁路监工查看铁路各事完竣后，自应详细绘画地图，将铁路起止、经过何处、应设站厂，一一载明图上。其修造车站厂房、机器铁厂、存货栈房，总之于铁路所地各地，均应备有地段听用，应先指明各地段

宽窄及作何用项。此项地段专归铁路应用，以足敷其用为止，不可多使。务当预先设法使用官地，亦应竭力设法不用庙宇、坟墓、民房、菜园等项。经监工逐层查看后，即当绘图二份，其二份由法国总领事官送交滇省大吏查阅后，应将所用地段预为购买，然后将图样一份，盖用滇督印信，送交领事，一份存留备案。一面按照第三款限期交地办法陆续拨交地段，候地拨交清楚，方可开工。

三、法国总领事逐层将应用地段照会滇省大吏，此地系属铁路及铁路所属应用，各项地段已由监工查看定准。按照第二款所载，若所用地段系属官地，应即交给铁路公司收领；若系民业，应由滇省大吏购买，每次于至多六个月期限内拨交公司，此期限以总领事照会大吏请交给之日起算。所购地段契纸应有二份，其一份由滇省大吏交给公司收存。契内应载明业主、租主自行声明，因修造铁路，所受亏累均已补偿清楚等语，以免铁路公司与卖地业主有所争论。其契式样应由滇省大吏与总领事酌商定立。铁路公司人员于交给地段之时，应行刨挖沟渠，以为界址。

四、铁路轨道之旁可以修造二三迈当宽之工程运路，以便查看修造工程工役人夫行走、预备工程及运送机器、家伙各项物料之用。此道暂可安设铁轨，若与民地相连，必设法以免损毁各事。修造铁路公司人员自可修造工程运路，以抵石矿开挖运送石块物料，并抵铁路及铁路所属厂房。所有修造此项运路应用地段，亦由该省有司交给公司，其办法仍遵照铁路及铁路所属地段一律办理。惟该运路地段如系租赁民业，其价均由铁路公司给发，一候工程完竣，其地仍退还业主管理。

五、此条铁路先由河口开工。惟现在议明，经监工查看，指明应在何处修造厂房，若造桥、开挖山洞、开通山路、填平地段、设立车站，当在该处监造各项厂栈，亦当同时开工。

六、铁轨宽窄，在两轨之间计一迈（一米）当宽。

七、铁路经过地方概不得损坏城垣、公署及紧要防务炮垒。遇有农民灌地沟渠、河道，必须筹设善法，或造桥梁、或架筒轨，水仍流通，与农民田亩无碍。此项修造均系铁路公司备款经理。

八、铁路工程需用物料必须先尽多用本地出产，地方官理应相助。公司人员亦可请地方官会同酌定物料，随市价值，亦可自向卖主商购物料。其所购物料价值清单，亦可呈送地方官钞录立案，以免诳骗之

弊，亦可免卖主临时不给物料争论之事。价值若干自必由公司如数交给。倘在本地购买物料，或卖主不照市价，高抬价值甚昂，或本地实无此项料件，则公司始可向中国他处采买。

九、开挖石矿、沙矿及砍伐树林木料，公司预为达知地方官查看，有无妨碍。若沙石各矿系在官地之内，即行交给公司开采。其林木一项虽系官产，亦应向地方官议买，议定始能砍伐。若石沙矿产、树林等项在民人地内，或预向地方官商买，或自向业主购买，所定价值均由公司给发。

十、修造铁路所用各地段，如厂房、货物栈房、运送洋物料之道，抵厂、抵沙石矿，积土各道，挖土地段，修造人员匠役暂时住房，总之于兴作工程之内所用各地，俟铁路逐层告蒇，即将以上无用各项地段交还滇省。地方官于接收地段之时，即行发还业主管理。

十一、干路造成之后，如果彼此视为有利益，与滇省大吏商定办法之后，再由法国驻京公使与外务部议妥，方可在干路上接修支路。

十二、铁路监工、副监工、匠目及各色执事均须有专门学业者，可招用外国人，其余各色人夫均须先尽招募本省人民充当。设若本省工匠不足，或索费甚昂，亦可招募他省人民充当。所有他省工匠及本省工匠应由地方官查看、编立姓名册籍，以免匪徒潜来滇省。其各项工资或按日、或包工，应由公司公道商定。至发给此项工资，或每日，或有一定期限，应由公司人员预向工匠人等商定。倘该工人等或高抬工价，齐行罢市，应请地方官设法尽力相助，与公司人员公平定立工资，以安民心。如果地方官酌中定价，中国工匠人等仍不肯应募，由地方官查明确有此等情形，方允公司另募外国工人。

十三、所有铁路中国执事、工匠人夫等自必优待。或有病症，应由公司济以医药；或有在工程之内伤损残废者，应行给与抚恤之资；若有伤亡者，亦应给予其人亲属抚恤之资。

十四、所有厂内公司执事人员、工匠人夫等，均归总监工管理或总监工所派之人经理，不准苛待。中国工匠人等或有词讼、争论、人命、偷窃、吵闹、斗殴等事，均应由所管地方官查看，按律办理。或有犯事罪人，经地方官达知公司，该公司人员即当将其人送交地方官办理，不得庇护、阻挠、干预其事。如中国执事人等向铁路所用外国人有偷窃殴戏情事，一经公司知照地方官，即应查拿该犯，按律办理。所用外国执事有违犯礼法或犯章程者，按条约办理。凡中外各色匠役执事人

等，无论何国人均不准擅入民房滋事，一经违犯，即行按律重办。无论购买何物并购粮食，均应按照随时行市，公道交易。

十五、该公司亦可会商驻蒙大员自行出资招募本地土民充当巡丁，以保护各厂平安，并可延请中国人或外国人充当巡捕长、管带，择要驻扎，以资弹压。如遇事故，本地巡丁不能弹压。一经该公司人员禀请，滇省大吏即当遣派官兵前往弹压保护。该公司所招募本地巡丁责任但为巡查各厂，弹压工匠人夫。一俟路成后，此起巡丁自可用以随时修补道路，其费亦由公司发给。倘有民情不平之事，保护铁路工程乃系地方官专责，无论出有何事，该公司总不得请派西国兵丁。

十六、铁路公司洋员一抵滇境，即由驻扎河口副领事官达知该处专办边界事务中国副统带，于三日内即发给暂时护照，以便执持前进。一经行抵蒙自，即由海关道于三日内换给正照，将前领副统带暂时护照缴销。该洋员既领有此项护照，无论前往何处，地方官自当照章妥为保护。但不论何人，如无此项护照，地方官不认保护之责。

十七、铁路公司洋员一抵滇省，应由该省领事官将该洋员姓名翻译汉文、开列清单，达知滇省大吏，彼此应行各立册簿，将公司人员译出姓名各注于册。所有已经注册姓名不能任便更改，如或迁调他处，亦当立即达知中国地方官，备随时随地易于稽查。公司洋员在所领护照内缮写译汉姓名，当与所存册簿姓名一律，不可稍有差别。

十八、公司人员欲在铁路附近处所租赁房屋居住，应先知会地方官向业主商租，所订租房合同即抄送地方官存案。

十九、铁路公司人员暨匠役人等，办理工程均不准扰及民人产业。设若损坏民人房屋或其庄稼，应由公司会同地方官着公平议价赔偿，以示体恤。

二十、按照海关章程，凡火药、炸药不准运入中国境内。惟系造路所需，应通融准其入境。惟须随时将运来火药、炸药数目报关验明后，一面会同地方官寻有妥善地方修造栈房存储，以免意外之虞。倘就地制造较为便利，由公司报知滇省大吏，查无妨碍，允准设立专厂，派员会同监制，严为稽查。此项火药、炸药，无论在本地制造或系购运，该公司应用若干，以足敷用为止，并设立专簿，详载存用数目，每月由地方官查验报明。所有存储之火药、炸药专为铁路工程之用，不准售卖。该公司务须加意防范，以免危险。设或误伤人畜产物，应行查看情形，斟酌赔偿抚恤之款。

二十一、路成开车后，凡经此铁路出入之货物，均照通商税则交纳进出口正税。若运往内地已经交纳子口半税，凡过关卡概不重征。若未完子税，则逢关纳税，遇卡抽厘。中国将来应酌量添设税关，以便稽查。再日后彼此另订加税章程，该路运送货物税则亦应一律遵照完纳。

二十二、修造铁路及开办铁路应用机器物料等件，概免进口各色税项。惟此项机器物料于进口时，应在第一海关报明，因其物系在此地使用，该公司不必将其物运往他处。报明海关清单将运进各色物料详细载明。

二十三、客位、货物运送价值均系公司自行核定。凡有大吏文件及中国邮政局各种信包及局役一名由定例日行火车运送者，一概不收运费。中国邮政局可向公司包舱运信，或自备专车令公司随同拖带，或不拘时刻专开带信车一辆。惟包舱应照搭客价减半，不得别有折扣。至专开带信车一辆，须有滇省大吏凭据方准开驶，运价格外减让，每一启罗迈当只取运资一佛郎半。如用两车头，每一启罗迈当价二佛郎半。言明，此外均照中国通行邮政章程办理。凡有运送中国各色兵丁以及兵丁所用枪械、火药、粮饷，并中国赈抚各处偏灾之粮，均尽先运送，其运费均减半。如果运送兵丁欲用四等车，其价不能减少。

二十四、此项铁路专为治理商务，路成开车后，不准载运交盐及运送西国兵丁，或西国兵丁所用军火粮饷，并不得装运中国例禁之物。万一中国与他国失和，遇有战事，该铁路不守局外之例，悉听中国调度。

二十五、铁路公司以补偿中国查看费用，每年每一启罗迈当或系开办及尚未造竣之铁路，给与二十佛郎。

二十六、铁路造成后，该公司须设法专用中国人民充当梭巡人夫及修补道路之工匠。惟须在各本地选择公正老成绅董，令其代雇，俾所雇之人均系良善，并每人均须由该绅禀由地方官发给凭单，以便稽查。

二十七、铁路开车以后，设或有损坏民人产业抑或伤害人民，此乃公司未曾留意，必须酌量补偿抚恤其人之款。设若工程尚未完竣，因来往火车、经管机器不善致有损害民人之处，亦当照前办理。

二十八、公司将来出资可以设立专门学堂，以便华人学习翻译及铁路专门之业，嗣后该公司随时应用人员应先由该学堂选拔。

二十九、以后该公司逐段设立厂房，可在沿途安设应用之电线或德律风，专为铁路之用，不准收发平人电报。

三十、凡有铁路应会同滇省大吏商办之事，均由法国总领事官商办。惟应声明，所有专门事宜须由铁路监工定夺。

三十一、铁路开工之始，须由总领事官照会滇省大吏，即派位尊大员与沿途铁路公司人员，将铁路工程事务按照滇省大吏及总领事官所定章程妥商办理。滇省大吏亦允选派官员数位，其职任系襄助铁路公司人员办理事务，遇有公司与地方人民为难之事，该委员应即会同地方官从中调处，以免彼此误会疑忌，并免其争论之事。倘事关重大，未能就地商妥了结，应禀报滇省大吏会同总领事馆妥为办竣。如事非大吏权力所能及，则报由中国政府与驻京法国使臣会同商办。

三十二、造路时每月由铁路公司兑交滇省大吏银四千四百五十两，系补偿各员来往照料薪水、火食之费：驻扎蒙自大员一员、驻扎蒙自管理地段官员一员、驻蒙白提调官兼发审一员、驻省城办理往来事件提调官一员、帮造路事差遣委员十二员、巡捕武官十员、护卫士勇二百四十名、翻译一员并各属员。

三十三、此项章程经中国国家批准作为定章，凡修造铁路、开办铁路各事务均须遵守此一定专章办理。

三十四、中国国家于八十年期限将满，可与法国国家商议收回地段铁路及铁路一切产业。其应须偿还所造花费并专门各色手工之资，及法国所保代为给发公司股本利息。凡所有此项铁路各色经费，俟到期限，均在此路进款内归清，则铁路及一切产业自可归还滇省大吏收管，无庸给价。如欲核算各项制造等费，当以彼时开议法国所结历年出入账目为凭，则预知中国应否给费以收回此项铁路及一切产业。

附件

大法钦差全权大臣驻扎中国京都总理本国事务吕班为照会事：照得云南铁路一事，章程已经定议。现在言明：中国国家及中国人民如欲在法国银市购买该省铁路股票，或现在、或将来出售均准任便购买。法国国家尽力襄助，务使价值公允。一年之内但照原价，嗣后股票如有涨落，按照时价购买。为此备文声明，列入章程之后作为附件，相应照会贵爵查照可也。须至照会者。

右照 会

大清钦命总理外务部事务和硕庆亲王

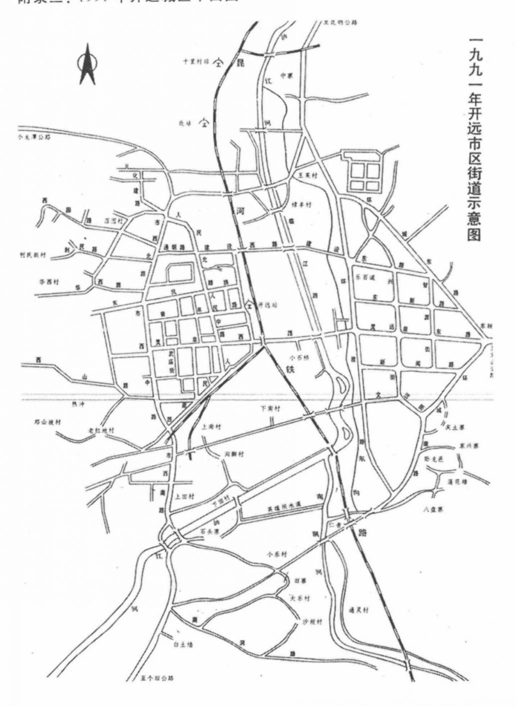
光绪二十九年九月初九日

西历一千九百三年十月二十八日

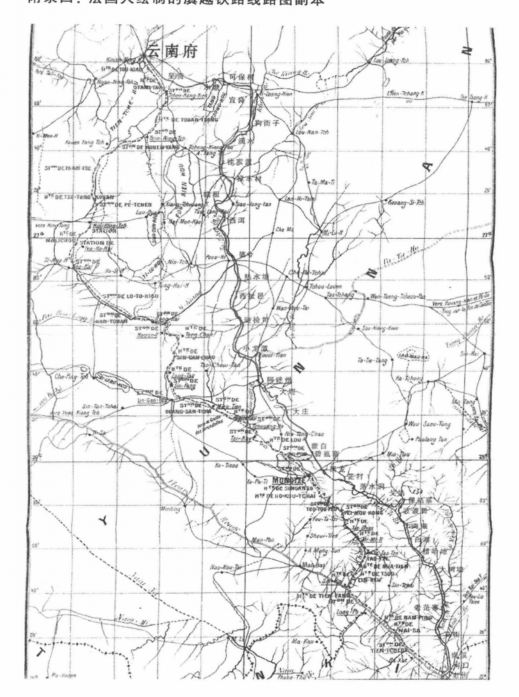
附录二：滇越铁路路线图

资料来源：个碧石铁路博物馆

附录三：1991 年开远城区平面图



附录四：法国人绘制的滇越铁路线路图副本



后　记

本书的主要内容是在我博士论文基础上修改而成的。从毕业至今已有两年，论文也像一个“潘多拉盒子”，不敢轻易打开。每次阅读，都倍感自己学识之浅薄，对于其作为著作出版，诚惶诚恐。这种心情一直伴随整个修改过程中。而今，行文至此，已不再焦虑不安，一切都回归平淡。从进入厦大的那一天起，沉于书山，聆听师长的教诲；忙于田野，寻访社会的脉象；与电脑作伴，视其为己出；与心灵对话，在彷徨中摸索。掩卷长思，历历在目。无法忘记在田野中游荡的心情，每天笑对人情冷暖；无法忘记接触陌生人的感受，满是逃离。有太多的感悟，却又无从表述，只能对那些在我完成一个人类学学者的“通过仪式”中给予帮助的人表达谢意。

著作能得以顺利完成，离不开恩师彭兆荣教授，导师以其渊博的学识、严谨的学风、敏锐的见解让我在人类学领域中找到一条蹊径，而未迷失于藩篱之中，“大器、大气”的教诲，时刻铭记。师母李哲女士，于生活细微之处的关怀，让一直是“游子”的我在昆明、厦门都有了家的感觉，从此远离飘零。郭志超教授、石奕龙教授、邓晓华教授、宋平教授、余光弘教授等授业之师，学生感谢你们的锤炼，过程虽是千般的劳苦，但终身受益。云南民族大学的和少英教授在学术、工作等方面一直给予引领与照顾，普林林教授给我生活上的帮助，师姐爱棠、红梅、杨玲，师兄谭红春、罗正副在论文写作中给予的帮助，一并谢过。

怀着感恩的心，对著作写作调查过程中给予帮助的蔡维丽、何凯幔、曹定安、冯熙、龙昌云、莫钟发、王育谦、段岩娜、马崇远等表示感谢，还有那些或冷淡、或热情的父老乡亲，让我体验了作为一个人类学者必须经历的人生百态，初步完成学术历练，感谢你们！

一路走来，一路感谢，同窗向春、坤冰、龚坚、大明、许婧、媛媛、凌霞、艾比、王岚等人，形同兄妹，手足情深，对于他们在学习、生活中带给我的快乐、帮助，深表谢意。

感谢云南民族大学职业技术学院、民族研究所、博士点建设办公室的各位领导、前辈、同仁，著作的出版，离不开你们的支持和帮助。感谢北京大学出版社的耿协峰、张盈盈以及其他为著作编辑、校对与排版的老师，没有你们的帮助，此书难以出版。

最后，感谢父母给我的自由、快乐和家的归属感；感谢哥嫂、姐姐对父母的照顾，让我能安心地远在他乡；感谢妻子洪树兰，在生活中对我的照顾、包容。我今天的一切，属于你们。

科学研究，一路荆棘，纵使苦闷、彷徨，但快乐依旧。人生如此美丽，下一站，微笑面对。

吴兴帜

2012 年 4 月于育才苑